

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RÉGLEMENTATION

DE LA

CIRCULATION SUR ROUTES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le lundi 24 janvier 1916, à 1 h. 1/2

PAR

CHARLES LENEVEU

Président : M. H. BERTHÉLEMY.

*Suffragants : { MM. SOUCHON, } professeurs.
 { PERREAU, }*

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT, 14

—
1916

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RÉGLEMENTATION

DE LA

CIRCULATION SUR ROUTES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le lundi 24 janvier 1916, à 1 heure 1/2

PAR

CHARLES LENEVEU

Président : [M.] H. BERTHÉLEMY.

Suffragants : { MM. SOUCHON, } professeurs.
 { PERREAU, }

PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU ET C^{ie}

ÉDITEURS

14, RUE SOUFFLOT, 14

1916



TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE.	IX
TABLE DES TEXTES	XI
INTRODUCTION, — La loi de 1851 et le décret de 1852	I
CHAPITRE I ^{er} . — Le cyclisme	27
CHAPITRE II. — Le développement de l'automobilisme.	42
I. — Le décret du 10 mars 1899	50
II. — Le décret du 10 septembre 1901	65
CHAPITRE III. — L'adaptation nécessaire	72
I. — Des projets et propositions qui ont abouti au vote de la loi du 17 juillet 1908	75
II. — Les propositions de révision intégrale	95
§ 1. — La réforme nécessaire.	95
§ 2. — Les projets.	106



Digitized by the Internet Archive
in 2026

BIBLIOGRAPHIE

- Archdeacon.** — La contravention au vol.
- Aubin.** — L'automobile devant les Chambres et l'opinion.
- d'Avenel.** — Les moyens de transport... depuis sept siècles (*Revue des Deux-Mondes*, 1912-1913).
- Biroi.** — Statistique annuelle de géographie comparée.
- Cleveland Cox.** — Autom. regulations of France and other countries (Washington, 1910).
- Colin (A.) et Dupuich.** — L'accident d'automobile et la loi (*Revue pol. et parl.*, 1908).
- Conférence internationale relative à la circulation des automobiles... à Paris (1910).
- Courcelle et Brunswick.** — Législation de la voirie et du roulage.
- Dumars.** — Le Code de la Route et la police du roulage au xx^e siècle.
- Dumolard.** — Essai critique sur la réglementation actuelle de la circulation des automobiles.
- Fletcher (Austin).** — Macadam Roads (*Farmers Bulletin U. S. Dep. of Agriculture*, bull. n° 338).
- Haber.** — L'automobile devant la loi.
- Hennequin.** — Rapport... sur l'évolution automobile en France de 1899 à 1905.
- Heudé.** — Adaptation de la route aux nouveaux modes de locomotion.
- Imbrecq.** — L'automobile devant la justice.
— Code du chauffeur.
— Les excès de vitesse et leur répression.
- Massard.** — Rapport au nom de la 7^e Commission du conseil général sur 1^{er}... 2^o... 3^o...
- Mortimer-Megret.** — Piqûres d'épingle...

Pascaud. — La circulation des automobiles et la responsabilité civile (*Revue crit. de législ. et de jurispr.*, t. 75).

Perrigot. — Code de la Route.

Reichel (Frantz). — L'automobile est-elle une richesse ?

Rixens et Lafont. — Législation et jurisprudence du cyclisme et de l'automobilisme.

Scheikevitch. — Chauffards et autophobes.

Souvestre. — Histoire de l'automobile.

Stourm. — Les finances de l'ancien régime et de la révolution.

Périodiques.

Annuaire de statistique.

Bulletin commentaire des lois nouvelles et décrets.

Bulletin de la Société d'Études législatives.

Recensements de la circulation sur les routes nationales (Ministère des Travaux publics).

Renseignements statistiques (publiés par le Ministère des Finances).

Revue critique de législation et de jurisprudence.

Revue des Deux-Mondes.

Revue politique et parlementaire.

Revue de l'Automobile Club de France.

Revue de l'Association générale automobile.

Revue du Touring-Club de France.

Omnia.

La Locomotion nouvelle.

Le Poids lourd.

La Vie automobile, etc.

Journaux

Bulletin des lois. Journal officiel. L'Auto. Le Journal, The Motor.

TABLE DES TEXTES

1583. — Ordonnance sur la voirie.
- Avril 1594. — Edit sur la police des messageries.
- 18 juill. 1670. — Arrêt du Conseil sur la limitation des attelages.
- 1^{er} fév. 1716. — Arrêt du Conseil organisant les Ponts-et-Chaussées.
- 23 mai 1718. — Ordonnance limitant la charge sur la route de Paris à Orléans.
- 14 nov. 1724. — Déclaration royale sur la limitation des attelages.
- 4 août 1731. — Ordonnance. « Code pénal » de la grande voirie.
- 13 juin 1738. — Instruction du contrôleur Orry organisant la corvée.
- 17 juill. 1781. — Ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris sur la police du roulage.
- 28 déc. 1783. — Arrêt du Conseil sur la police du roulage.
- 4 fév. 1786. — Ordonnance. — —
- 19-22 juill. 1791. — Loi maintenant provisoirement les anciens règlements.
- 24 fruct. an V. — Loi créant la taxe des routes.
- 22 frim. an VI. — Proclamation ouvrant une souscription patriotique.
- 30 flor. an X. — Loi portant limitation du poids des voitures.
- 7 vent. an XII. — Loi portant limitation du poids des voitures.
- 24 avril 1806. — Loi supprimant la taxe d'entretien.
- 23 juin 1806. — Décret sur le poids des voitures.
- 28 août 1808. — Décret sur la police du roulage.
- Fév.-mars 1810. — Loi. Code pénal.
- 4 fév. 1820. — Ordonnance sur la police du roulage.
- 20 juin 1821. — Ordonnance sur le poids des voitures.
- 27 sept. 1827. — — —
- 16 juill. 1828. — — —
- 28 juin 1829. — — —

- 15 fév. 1837. — Ordonnance sur le poids des voitures.
24 oct. 1838. — — — —
5 oct. 1843. — — — —
2 oct. 1844. — — — —
4 sept. 1845. — — — —
30 mai 1851. — Loi sur la police du roulage.
10 août 1852. — Décret sur la police du roulage.
25 août 1852. — Circulaire ministérielle sur l'application du décret
de 1852.
5 mars 1853. — Ordonnance de police sur la divagation des en-
fants.
24 fév. 1858. — Décret sur l'éclairage des voitures, les convois....
29 août 1863. — Décret sur les barrières de dégel.
28 avril 1893. — Loi établissant une taxe sur les vélocipèdes.
22 fév. 1896. — Circulaire ministérielle sur la circulation des
vélocipèdes
29 fév. 1896. — Arrêtés préfectoraux.
1^{er} juin 1897. — Circulaire sur l'interprétation des textes ci-dessus.
13 avril 1898. — Loi modifiant la taxe sur les vélocipèdes.
10 mars 1899. — Décret sur la circulation des automobiles.
10 avril 1899. — Circulaire sur la circulation des automobiles.
12 fév. 1900. — Circulaire sur la marche arrière.
26 mars 1900. — Arrêté créant une Commission interministérielle.
11 sept. 1901. — Rapport sur la circulation des automobiles.
11 sept. 1901. — Décret — —
11 sept. 1901. — Circulaire — —
12 déc. 1901. — Arrêté sur les dimensions des plaques des moto-
cyclettes.
12 août 1903. — Circulaire sur les abus de réglementation,
12 mars 1908. — Circulaire sur la fixation des numéros d'identité.
17 juill. 1908. — Loi créant le délit de fuite.
-

INTRODUCTION

La question de la réglementation de la circulation sur route semble depuis quelques années avoir pris une place assez importante dans les préoccupations du public et des législateurs ; elle est véritablement devenue une question d'actualité. De tous les côtés des réclamations s'élèvent contre l'organisation actuelle de la circulation ; des projets, dont quelques-uns très remarquables, sont préparés et mis en discussion, et les pouvoirs publics promettent de temps à autre la réalisation d'une réforme radicale par la refonte complète de notre législation et la promulgation d'un Code de la Route.

On reconnaît unanimement la nécessité d'une réforme, en raison des profondes modifications des conditions de la circulation depuis l'extension du cyclisme et le développement extraordinaire des transports automobiles.

Notre législation, qui remonte presque entièrement à 1851 en dehors des textes spéciaux promulgués en 1896, 1900, 1901 et qui ne peuvent constituer que des solutions provisoires, apparaît à tous comme absolument insuffisante ; à la vérité, le plus surprenant est qu'elle ait pu subsister pendant près de 60 ans sans modification sérieuse. Cette sorte de stagnation ne s'explique guère que par la crise qui a entravé le développement normal de la circulation depuis l'extension des chemins de fer jusqu'en

ces dernières années. Aujourd'hui, la crise étant terminée, la circulation s'étant considérablement accrue, et ayant subi en même temps une transformation radicale par suite de l'introduction de modes de locomotion entièrement nouveaux, la nécessité des règles nouvelles apparaît de plus en plus clairement, et surtout l'insuffisance de la législation ancienne qui présentait de trop nombreuses lacunes.

Le Gouvernement, sous la pression des nécessités immédiates, s'est efforcé de remédier à cette insuffisance et de suivre le plus près possible le développement nouveau de la circulation, en réglementant par des textes particuliers, qui s'ajoutaient au droit commun en le modifiant, l'usage des modes de circulation que les anciennes lois n'avaient pu prévoir.

Il nous a paru qu'au moment où la réfection de notre régime de la circulation semble de plus en plus prochaine, il était intéressant de rechercher comment s'était opérée cette adaptation provisoire qui constitue d'ailleurs, à l'heure actuelle et pour quelque temps encore sans doute, notre réglementation positive en cette matière, réglementation qu'il s'agit précisément aujourd'hui d'unifier et de codifier.

Nous étudierons donc successivement les divers textes qui, depuis 1896, sont intervenus suivant les nécessités du moment. Nous nous efforcerons de reconstituer en quelque sorte le cadre économique et social, d'évoquer les circonstances et les fluctuations de l'opinion, des théories au milieu desquelles ils ont été promulgués et dont ils ont subi plus ou moins l'influence. Nous nous sommes d'ailleurs efforcé d'éliminer autant que possible tout ce qui présentait un caractère peu juridique ou simplement éco-

nomique. Nous ne pourrions passer entièrement sous silence, néanmoins, le développement imprévu du cyclisme et surtout de l'automobilisme, dont la rapidité extraordinaire a précisément constitué la plus sérieuse des difficultés lorsqu'il s'est agi d'adapter par des mesures nouvelles une réglementation déjà ancienne à des besoins entièrement nouveaux. Nous nous sommes borné, pour donner une idée aussi exacte que possible de la rapidité et de l'importance de cette transformation, à en condenser les éléments essentiels en un très petit nombre de statistiques. Rien n'est plus rapide et en même temps plus clair et plus expressif que la comparaison des chiffres eux-mêmes.

Notre ouvrage est donc principalement l'étude de la réglementation de la circulation sur route au cours de ces dernières années, des textes nouveaux et des réformes projetées. Mais comme cette réforme consiste principalement dans la codification de ces textes nouveaux et leur fusion avec les textes antérieurs qui forment depuis 50 ans le droit commun de la circulation, nous avons cru indispensable de rappeler très brièvement les principes de la loi de 1851 et du décret de 1852, auxquels nous devrons à chaque instant nous référer.

Et comme ces deux textes eux-mêmes constituent déjà la codification d'une très abondante réglementation intérieure, généralement assez peu connue, nous commencerons par en indiquer très rapidement les traits les plus saillants, renvoyant au surplus le lecteur que ce résumé pourrait intéresser à notre ouvrage : *La loi de la route*, où le régime historique des grandes routes françaises est assez longuement étudié.

La réglementation antérieure à la loi de 1851.

Nous ne retrouvons point de réglementation d'ensemble de la circulation dans l'ancien régime jusqu'aux premières années du règne de Louis XV. Bien que, dès 1583 (édit de Janvier) et surtout à partir de Henri IV, le régime de la voirie ait été organisé d'une manière de plus en plus complète en vue de la protection des routes contre les entreprises des riverains, la nécessité d'une réglementation dirigée contre les abus que les usagers pouvaient être tentés de faire de leur droit de circulation ne devait apparaître que quelques années après le commencement des grands travaux qui devaient aboutir à la constitution de notre réseau national.

A la suite des Arrêts du 26 mai 1705 et du 1^{er} février 1716, l'Administration des Ponts et Chaussées nouvellement constituée avait entrepris l'exécution d'un plan d'ensemble magnifiquement conçu.

Des crédits considérables ayant été mis à la disposition de l'Administration, le résultat de ces travaux ne tarda point à produire les plus heureux effets ; la circulation augmenta considérablement et, avec elle, apparurent les premiers embarras causés par l'excès de la circulation. Peu d'années s'étaient encore écoulées lorsque l'Administration fit retentir ses premières plaintes contre la dégradation de ses belles routes par les usagers.

Mais comment assurer cette protection ?

Dès le commencement du XVIII^e siècle, la solution qui devait prévaloir à partir de la période révolutionnaire avait été proposée. Il est à remarquer qu'elle fut repoussée à ce moment par un souci d'intérêt public et de protection des

usagers de la route. Nous nous reporterons au texte même et nous chercherons dans l'exposé des motifs de la Déclaration royale du 14 novembre 1724 les mobiles qui ont amené le Pouvoir royal à édicter des mesures en vue de la conservation des chemins de terre et à repousser cependant l'idée de la limitation du poids maximum, limitation considérée comme pouvant apporter une entrave et une gêne à la circulation. « Quoique nous y employions annuellement des fonds plus considérables qu'il n'en avait été employés jusqu'à présent, une dépense aussi forte ne produit pas tout l'effet que l'on en devait attendre parce que les chemins les mieux réparés sont peu de temps après rompus par le poids énorme des voitures que les rouliers avides de gagner davantage chargent de plus du double qu'ils n'avaient coutume jusqu'à présent... »

« L'expédient souvent proposé de régler le poids que pourrait porter chaque voiture peut être sujet à de grands inconvénients par le retardement et même la dépréciation des marchandises... »

La Déclaration de 1724 se borna donc à interdire d'atteler à toute charrette à deux roues plus de 4 chevaux en été et 3 seulement en hiver, les voitures à 4 roues jouissant de la liberté la plus entière.

Le système de la Déclaration de 1724 se trouvait déjà appliqué aux routes de Normandie et à certaines routes de la Beauce par un Arrêt de 1670 (18 juillet) et une Ordonnance de 1718 (23 mai). Le système de la limitation des attelages était donc étendu désormais à toutes les grandes routes. Quelques années plus tard, une Ordonnance du 4 août 1731 que l'on a qualifiée de « Code pénal de la voirie » réprime les dégradations résultant non point de l'usage abusif des routes, mais du vandalisme de certains

individus, passants ou charretiers qui poussaient l'audace jusqu'à « dépaver des portions considérables de chaussées soit pour employer les pavés à leur usage particulier, soit pour les vendre et les débiter à leur profit... ».

Des textes assez nombreux vinrent apporter durant le XVIII^e siècle des modifications de détail aux règles contenues dans la Déclaration de 1724 et l'Ordonnance de 1731. En 1738 fut instituée la corvée des grandes routes autour de laquelle se sont élevées tant de polémiques (13 juin).

Sous Louis XVI, un certain nombre de mesures durent être prises pour compléter le système de réglementation établi par la Déclaration de 1724 et les textes subséquents. L'augmentation soudaine de la circulation et son importance de jour en jour croissante nécessitent des mesures de police. Dans les seules années paisibles du règne apparaît une réglementation d'ensemble qui contient presque tous les principes actuellement en vigueur ; il s'agit maintenant non plus seulement de protéger les routes contre les dégradations causées par l'usage abusif que l'on en peut faire ; mais d'augmenter la facilité, la sécurité et la rapidité des communications par des mesures propres à faire disparaître les obstacles que peuvent rencontrer les voyageurs. Une ordonnance du Bureau des finances de la généralité de Paris de 1781 impose aux charretiers un certain nombre d'obligations et spécialement celle de ne point « affecter de tenir toujours le milieu du pavé à la rencontre des voitures de voyageurs au risque de les heurter et de leur occasionner des accidents ». Un Arrêt du 28 décembre 1783 impose aux rouliers « de céder le pavé et faire place à tous courriers et voyageurs allant en poste ». En même temps, les textes précités contenaient diverses prescriptions sur l'éclairage des voitures, la forme des roues, etc.....

La période révolutionnaire fut extrêmement néfaste aux routes françaises ; celles-ci, au milieu du désordre universel, ne tardèrent point à tomber complètement en ruine. La question de la réglementation de la circulation ne se posa dès lors que d'une façon très accessoire ; d'ailleurs, une loi du 19-22 juillet 1791 avait maintenu « provisoirement » tous les anciens règlements.

A la fin de la Révolution, les routes n'existaient pour ainsi dire plus et, bien entendu, les fonds faisaient défaut pour les reconstituer. Le Directoire s'avisait ingénieusement de s'en procurer en imposant aux usagers de la route une taxe d'entretien (loi du 24 fructidor an V), dont l'établissement souleva de vives protestations. Le Consulat s'empressa de la supprimer ; elle fut remplacée par une taxe sur le sel (loi du 24 avril 1806).

Mais la nouvelle Administration, désireuse de protéger ses routes plus étroitement que ne l'avait fait l'ancien régime, et tenue d'ailleurs à beaucoup moins d'égards envers une population que dix années de mesures arbitraires avaient rendue plus malléable, eut recours à un système de protection très strict : celui que Louis XV avait repoussé en raison de la gêne qu'il occasionnait au public. La loi du 29 floréal an X établit la limitation directe du poids des voitures constaté au moyen de ponts à bascule.

La loi du 29 floréal an X ouvre toute une série de textes législatifs qui, jusqu'à la loi de 1851, se succéderont avec une fréquence toujours croissante. Le Consulat et l'Empire modifieront deux ou trois fois les limites de poids. La Restauration, à son tour, apportera un nombre sensiblement égal de modifications ; mais à partir de 1836 ces modifications seront encore plus fréquentes et se succéderont pour ainsi dire d'année en année jusqu'à l'abolition du

système instauré en l'an X, abolition réalisée par la loi du 30 mai 1851.

Tel est, en effet, l'inconvénient du système de limitation précise : les chiffres adoptés varient constamment suivant les circonstances ou les opinions du moment. Ce sont ces variations constantes, ces tâtonnements, cette guerre misérable de chaque jour entre le roulage et l'Administration qui finiront par entraîner l'abandon du système en fournissant à ses adversaires la meilleure part de leur argumentation.

Durant tout le *xix^e* siècle, en effet, nous ne rencontrerons dans notre matière de la réglementation de la circulation qu'un petit nombre de mesures de police... en 1808, 1820, 1827, 1828, le Gouvernement s'occupe incidemment de rappeler aux rouliers les règles de la circulation ; mais presque tous les textes relatifs à notre matière — et ils sont très nombreux — contiennent ces modifications innombrables à la limitation de poids ou à la largeur des jantes qui aboutissent à des complications inextricables.

Loi du 30 mai 1851 et décret du 10 août 1852.

Telle était donc la situation lorsque le prince Louis-Napoléon Bonaparte, élu depuis juin 1848 Président de la République, se décida à mettre fin à un régime peu stable par la proclamation d'une Monarchie non parlementaire. Il ne manqua point de se préoccuper des modifications qui paraissaient de plus en plus nécessaires à l'ancien système de réglementation de la circulation sur route.

Les tâtonnements incessants de l'Administration avaient lassé à la fois les usagers de la route et l'opinion publique ;

il était maintenant bien évident que l'on ne parviendrait jamais à s'entendre sur la question de la limitation de poids et surtout sur les chiffres à adopter comme maximum. D'autre part, les progrès très rapides des chemins de fer faisaient espérer que la circulation moins intense sur les routes permettrait d'adopter un régime moins strictement protectionniste.

Enfin les tendances de l'Administration, extrêmement libérales, s'accordaient mal avec le maintien de prohibitions qui paraissaient à tous totalement surannées.

Le régime nouveau institué par la loi du 30 mai 1851 et le décret du 10 août 1852 affecta en conséquence de renoncer totalement au système protectionniste et de proclamer la liberté absolue de la circulation sur route.

Les considérations qui entraînèrent l'adoption de la loi de 1851 ont été très longuement exposées par l'important rapport (1) que M. Th. Ducros présentait au Corps législatif le 1^{er} avril 1851.

Il est du plus haut intérêt de rechercher dans ce rapport les principes généraux qui régissent notre législation actuellement en vigueur et l'argumentation sur laquelle se sont basés à cette époque les partisans du libéralisme pour en obtenir l'adoption.

Tout d'abord M. Ducros rappelle qu'il n'existe pas de question plus controversée que celle de la réglementation de l'usage de la route par les voituriers. Après 20 ans de discussions et la préparation de nouveaux projets, des consultations émanant de spécialistes les plus éminents avaient donné des résultats entièrement divergents. Plusieurs Commissions législatives avaient été successive-

(1) V. le *Moniteur*, et plus commodément la note insérée dans Duvergier, sous la loi de 1851.

ment constituées et s'étaient dissoutes sans avoir obtenu d'autres résultats que la généralité des Commissions, c'est-à-dire aucun. Pour sa part M. Ducros avait déjà rédigé cinq rapports à différentes époques et celui qui devait entraîner l'adoption de la loi de 1851 était le sixième. M. Ducros posait alors le principe qui doit présider à toute réglementation de la circulation. « Il est évident, disait-il, que les routes sont faites pour la circulation et que la circulation doit être réglée de façon à ne pas compromettre l'existence ou le bon entretien des routes »... Tout le problème consiste, en effet, dans la difficulté de concilier ces deux intérêts : adopter un ensemble de mesures qui laisse aux voituriers une liberté suffisante pour que le transport des personnes et des marchandises ne soit point entravé, sans cependant que l'usage de cette liberté puisse devenir excessif au point d'entraîner la dégradation des routes, dont le bon état est indispensable à l'existence même de la circulation, et, par suite, la restriction nécessaire de cette circulation elle-même.

Le rapport de M. Ducros rappelait que pour obtenir ce résultat, deux systèmes avaient été employés à différentes époques. Dans l'un comme dans l'autre de ces deux systèmes, les abus que les voituriers pouvaient faire de l'usage de la route étaient évités par la limitation du poids du chargement, voiture comprise.

Mais, tandis que dans le premier, le plus ancien, cette limitation était obtenue d'une façon indirecte par celle du nombre des animaux constituant l'attelage, dans le second système, appliqué en France depuis la loi du 29 floréal an X, on prétendait, comme nous l'avons vu, obtenir une limitation directe du poids des véhicules suivant un tarif fixé par le Gouvernement et dont les chiffres pouvaient être proportionnels à la largeur de la jante.

Le Conseil d'Etat et la Commission administrative insistaient fortement en vue du retour à ce régime de 1724 qui permettait de concilier, par une réglementation modérée et peu gênante à la fois, les intérêts de la circulation et ceux de la protection de la route contre les excès que nul gouvernement, si libéral fût-il, ne pouvait tolérer.

Le système de la limitation directe du poids proportionné à la largeur de la jante ne trouvait aucun défenseur. On lui reprochait l'impossibilité, reconnue après 50 ans de tentatives, d'établir une proportion exacte entre ces deux facteurs ; malgré les expériences incessantes et les discussions perpétuelles, on n'avait abouti qu'à d'incessants remaniements, des tâtonnements presque quotidiens et une complexité effrayante de la réglementation. De plus, ce système, basé sur la constatation directe du poids, exigeait l'emploi de ponts à bascule extrêmement coûteux qui constituaient une entrave très gênante pour la circulation, malgré leur nombre insuffisant, et dont l'emploi donnait lieu, d'ailleurs, par la connivence des employés avec les voituriers, à des abus qui supprimaient toute réglementation à l'égard des délinquants de mauvaise foi. Ce système avait soulevé, nous dit M. Ducros, « une réprobation universelle ».

Ces deux systèmes présentaient donc, aux yeux de la Commission et de M. Ducros, rapporteur, des inconvénients qui devaient les faire abandonner ; en conséquence, ils concluaient nettement à l'abolition de toutes les anciennes prohibitions et à l'affranchissement absolu de la circulation sur route : « C'est volontairement et en parfaite connaissance de cause, avec une conviction profonde, que nous vous demandons de briser toutes les entraves, d'abolir toutes les restrictions et d'accorder à l'industrie des transports la liberté absolue de ses mouvements. »

A l'appui de ses conclusions, M. Ducros faisait valoir dans la dernière partie de son rapport un certain nombre d'arguments dont nous ne pouvons nous dispenser de résumer rapidement les principaux.

Tout d'abord il faisait remarquer que, malgré le libéralisme, ou plutôt la tolérance de plus en plus grande de l'Administration, sous la pression de l'opinion publique, et l'augmentation constante du trafic, la viabilité n'avait cessé de s'améliorer. D'après les chiffres officiels fournis par les Ponts et Chaussées, le coefficient de roulement s'était abaissé de :

1/12 en 1826
à 1/15 en 1837 et
1/30 en 1851 (1).

De 1830 à 1846, la circulation des voitures avait cependant doublé, ainsi que le démontrait l'augmentation du produit de la taxe de 10 o/o sur les recettes des Messageries, qui avait passé de :

4.735.000 francs en 1832, à
9.506.000 francs en 1846.

Les ponts à bascule étaient à la fois inefficaces et inutiles. — Inefficaces parce que leur nombre était toujours resté radicalement insuffisant : il n'y en avait que 145 alors que le réseau des routes nationales et des routes départementales seul atteignait près de 80.000 kilomètres et en aurait nécessité au moins 900 : dans 16 départements, il n'en existait aucun ; dans 56, on n'en pouvait trouver que 1 ou 2 au maximum. — Inutiles parce que l'expérience

(1) Soit 6,6 o/o en 1837,
3,3 o/o en 1891.

Les nouveaux progrès réalisés dans ces dernières années ont permis d'atteindre 2,25 o/o.

démontrait que 2 o/o à peine des voitures étaient touchées par la limite de charge et que les 98 autres restaient bien au-dessous du maximum qui leur était imposé.

M. Ducros, qui faisait valoir avec tant de justesse l'inutilité et l'inefficacité des ponts à bascule, ne se préoccupait nullement de la largeur des jantes ; il lui eût, cependant, été fort aisé de démontrer que, pour un même poids, l'usure de la route n'est nullement en proportion inverse de la largeur de la jante ; celle-ci, en effet, ne porte jamais par toute sa surface, en raison des inégalités inévitables de l'empierrement.

D'autre part, les espérances fondées sur l'extension du réseau des voies ferrées permettaient au Gouvernement d'assumer la responsabilité de maintenir les grandes routes dans un état de viabilité toujours suffisant, quel que fût le travail auquel elles devaient désormais être soumises : « La création des chemins de fer doit nécessairement soulager nos routes ; certes nous ne pensons point que la totalité de nos chemins sera désertée par le roulage ; nous croyons même que certaines lignes ou certaines portions de lignes aboutissant aux voies ferrées seront plus fréquentées que précédemment (1). » Mais les charges de l'Etat ne pouvaient manquer de diminuer ; d'ailleurs, elles ne constituaient qu'un élément assez faible du problème. En 1850, les frais d'entretien des routes s'élevaient à 50 millions ; mais les frais de transport à la charge de ceux qui les utilisaient dépassaient un demi-milliard. Par suite, les frais supportés par l'Etat étaient 10 fois moindres que ceux supportés par les particuliers (2).

(1) Rapport Ducros.

(2) M. Ducros voulait faire ressortir que l'Etat ne doit pas craindre de laisser au roulage une très grande liberté, même si ses frais d'entretien s'en trouvent fortement accrus.

M. Ducros envisageant la crise des transports sur route, dont les prodromes étaient déjà perceptibles pour un observateur averti, concluait : « Dans tous les cas les voies de fer, qui jettent maintenant les plus graves perturbations dans les intérêts de l'une de nos plus grandes industries, vous avertissent qu'il est temps de venir au secours de cette industrie en répudiant les restes des vieilles et inutiles entraves du passé et en proclamant pour l'avenir le grand et vigoureux principe de la liberté. »

Loi du 30 mai 1851. — Les conclusions du rapport de M. Th. Ducros furent adoptées presque sans discussion ; les efforts de la minorité de la Commission, et surtout l'influence des Corps administratifs, n'eurent d'autre effet que d'insérer dans la législation nouvelle une simple restriction qui dissimulait sous la forme d'une mesure de police (au paragraphe 5 de l'article 2) et rétablissait en fait le principe de la limitation des attelages à peu près comme dans la Déclaration royale de 1724 : en dehors de cette unique restriction, le régime adopté était celui de la liberté absolue.

La loi de 1851 ne se bornait pas à affranchir la circulation sur route des multiples entraves qui pesaient sur elle. Reprenant toutes les anciennes dispositions en ces matières et les complétant par des dispositions nouvelles, elle se préoccupait d'assurer, par une organisation méthodique de la circulation, le maximum de sécurité et de facilité.

Enfin les dispositions spéciales en vue d'assurer le confort et la sécurité des voyageurs qui empruntaient les services publics des Messageries se trouvaient codifiées et considérablement augmentées.

Principes du système de 1851. — L'article 1^{er} de la loi de 1851, comme un grand nombre de lois contemporaines, commence par poser le principe d'un libéralisme absolu, auquel les articles suivants viennent peu à peu apporter des restrictions ; comme un grand nombre de nos lois administratives, et suivant en cela la tradition du Directoire et du Consulat en cette matière, il donne au Pouvoir Exécutif, c'est-à-dire à l'Administration, un droit de réglementation qui permet d'adapter aux nécessités des circonstances les différentes règles dont le principe a été posé par la loi votée par le Parlement.

En 1851, l'on tint à faire une déclaration de principe. Tout le monde, avons-nous rappelé, était las de ces éternelles discussions qui se succédaient à peu près sans interruption depuis l'organisation du système de la réglementation minutieuse de la circulation au point de vue de la protection des routes, et qui avaient abouti, dans les dernières années de la Monarchie constitutionnelle, à des querelles presque quotidiennes. Ce fut donc par un consentement à peu près unanime que l'on inscrivit dans l'article 1^{er} le retour au principe très ancien de la liberté. On prétendit même établir une liberté plus grande encore qu'elle ne l'avait été depuis que le Pouvoir public s'était préoccupé de la réglementation de la circulation sur les grandes routes en supprimant d'une façon radicale toute espèce de restriction (art. 1^{er}) : « Les voitures suspendues ou non suspendues, servant au transport des personnes ou des marchandises, pourront circuler sur les routes nationales, départementales et chemins vicinaux de grande communication sans aucune condition de réglementation de poids ou de largeur de jantes. »

Ce n'était qu'au numéro 5 du paragraphe 1^{er} de l'arti-

cle 5, et se dissimulant entre diverses autres mesures destinées à assurer la protection des routes contre certains abus évidemment intolérables, que l'ancien principe de la limitation réapparaissait sous la forme d'une mesure de police (art. 2, § 1^{er}, n° 5) : des règlements d'administration publique déterminent : 5° « Le maximum du nombre de chevaux que peut comporter la *police* ou la *libre circulation* des routes. » Il apparaissait donc au premier examen que l'on s'était uniquement soucié en établissant ainsi une limitation des attelages d'empêcher le développement indéfini de ces files de chevaux qui, attelées à certaines grosses voitures, s'allongent sur une distance qui peut facilement atteindre une quinzaine de mètres, et constituent ainsi bien évidemment une sorte de barricade ambulante très nuisible à la facilité de la circulation. Mais, en fait, si l'on se reporte aux débats qui précédèrent le vote de la loi de 1851 et surtout aux travaux de la Commission, on peut constater que le motif (1) de cette disposition fut une certaine crainte d'accepter entièrement et sans restriction le principe nouveau de la liberté absolue des charge-ments ; l'étude de l'application de ce paragraphe par le décret du 10 août 1852 nous permettra de faire la même constatation.

En dehors du principe de la liberté et de la restriction que nous venons de signaler, la loi de 1851 contenait, avons-nous dit, trois ordres de dispositions inégalement

(1) Ce motif n'a été invoqué que dans l'exposé des motifs et le texte même de la loi. La discussion de la loi de 1851 passionnait un grand nombre d'intéressés. Le Gouvernement, la Commission, l'Assemblée affectaient un libéralisme absolu. Les bureaux de l'Administration se renfermaient dans une opposition sourde, mais tenace, contre l'absence de toute limitation de charge.

réparties et relatives soit à la protection de la route, soit à l'organisation de la circulation, soit à la protection des voyageurs qui se confiaient aux voitures publiques alors extrêmement nombreuses.

Les mesures concernant la protection de la route étaient, en réalité, assez peu nombreuses ; la loi de 1851 laissait, en effet, subsister la plupart des anciens textes relatifs à la grande et à la petite voirie et auxquels il est encore nécessaire actuellement de se reporter pour tout ce qui concerne le régime administratif de la route et en particulier les dégradations accidentelles ou volontaires qu'elle peut avoir à subir soit du fait des usagers, soit de celui des non-circulants. L'article 2 se bornait à reprendre une partie des mesures que nous avons rencontrées dans les textes précédents, ainsi les règlements d'administration publique devaient déterminer la forme (et non plus la largeur) des bandes des roues (art. 2, § 1, n° 2), la forme des clous de bandes (*ibid.*, n° 3).

Pour assurer le respect de ces prescriptions, la loi de 1851, reprenant encore les anciennes dispositions, imposait en principe l'apposition d'une plaque indicative de l'identité et du domicile de son propriétaire ; malheureusement nous verrons que ce principe admettait de trop larges exceptions.

La loi de 1851 présentait des dispositions sensiblement plus intéressantes en ce qui concerne l'organisation de la circulation. Alors que les textes précédents ne contenaient que des dispositions isolées destinées à obliger les rouliers et charretiers à céder le haut du pavé, ou tout au moins la moitié de la partie empierrée aux voitures plus rapides, la nouvelle loi contenait le germe d'un véritable système

de circulation ; on commençait à se préoccuper, en raison de l'encombrement de certaines parties des routes, de la nécessité d'assurer une facilité et une rapidité plus grandes de la circulation .

Pour toutes les voitures, la forme des moyeux, le maximum de la longueur des essieux et leur saillie au delà de leurs moyeux, c'est-à-dire l'encombrement en largeur, devaient être réglementés par l'Administration. Nous avons déjà vu (n° 5, § 1^{er}, art. 2), que la limitation du nombre des chevaux de l'attelage était présentée comme une mesure devant faciliter la libre circulation par la réduction de la longueur excessive de certaines voitures attelées.

Les voitures de roulage de la part desquelles les abus étaient surtout à redouter étaient soumises à un régime spécial. Le même règlement devait déterminer la largeur du chargement (art. 2, § 2-1^o), la largeur des colliers, le nombre des voitures pouvant composer les convois, l'intervalle qui devait les séparer et le nombre de conducteurs qui devaient assurer la surveillance du convoi.

Enfin, l'on avait eu bien soin de ne pas omettre de mentionner parmi les mesures qui devaient être prises par l'Administration à l'égard des rouliers, celles qui concernent le stationnement sur les routes et les règles à suivre pour éviter ou dépasser d'autres voitures (art. 2, § 2, n° 5).

Le Gouvernement devait reprendre et codifier les dispositions que nous avons rencontrées antérieurement dans la plupart des textes relatifs à la police du roulage depuis 1781, et l'on s'en remettait à lui pour organiser le système de circulation qui a survécu jusqu'à nous. Cette question, en effet, bien qu'elle eût déjà préoccupé le Parlement, apparaissait encore comme assez secondaire et

l'on s'abuserait si l'on considérait l'organisation de la circulation comme le but principal de la loi de 1851 et du décret de 1852.

Bien plus importante, en effet, apparaissait alors la police des voitures publiques et les mesures à prendre pour assurer la sécurité de leurs voyageurs.

Décret du 10 août 1852. — Le décret du 10 août 1852 distinguait trois catégories de dispositions réparties entre ses trois premiers titres.

Le premier contenait les mesures générales applicables à toutes les voitures ; le second, les dispositions spéciales au roulage et le troisième, qui est de beaucoup le plus long, celles applicables aux voitures de messageries.

Le titre premier se borne à codifier les dispositions antérieures ; il contient, cependant, quelques innovations dont la plus intéressante est celle de la précision de la conduite à droite.

Le maximum des attelages est fixé suivant un système extrêmement simple et qui réduit au minimum les différenciations. L'ancienne distinction de belle saison et de mauvaise saison qui se retrouve dans les textes précédents est maintenant abandonnée ; on s'attache uniquement à la nature des objets transportés (roulage ou messageries) et au nombre des roues :

Voitures servant au transport des marchandises :

à 2 roues.	5 chevaux ;
à 4 roues.	8 chevaux.

Voitures servant au transport des personnes :

à 2 roues.	3 chevaux ;
à 4 roues.	6 chevaux.

Ces chiffres maxima, comme on le voit, se rapprochent sensiblement de ceux adoptés au début du XVIII^e siècle. En fait, sous l'apparence d'une simple mesure de police, on a rétabli le système de la Déclaration de 1724. Il est impossible de s'y tromper, bien que le premier alinéa de l'article 3 relatif aux voitures de roulage indique qu'il ne pourra jamais y avoir plus de 5 chevaux de file. S'il est incontestable que cette mesure est une pure mesure de police, la tarification contenue dans l'ensemble de l'article ne saurait nullement répondre à une telle qualification. Si le but réel était, en effet, de poser une limite, non point au poids du chargement, mais à la longueur de la voiture circulant avec son attelage, on n'aurait point l'idée, alors inexplicable, de permettre d'atteler 8 chevaux aux voitures de marchandises qui sont parfois très longues et 6 seulement aux voitures de messageries dont le type courant est la diligence dont l'empallement est fixé à 1 m. 65 (Art. 20 du même décret), dimension minimum, il est vrai ; mais dont, pratiquement, la plupart des voitures à chevaux destinées au transport des personnes se rapprochent encore très sensiblement.

Comme dans la Déclaration de 1724 encore, les exceptions inévitables avec un pareil système sont conservées par les articles 4 et suivants ; nous retrouvons la classique exception des poids lourds indivisibles rajeunie et modernisée. Il ne s'agit plus maintenant des canons, ancres, etc... qui désormais circulent sur les voies ferrées ; mais l'article 4 énumère « les blocs de pierre », les « locomotives » et autres objets d'un poids considérable. Lorsqu'il y aura lieu de les transporter, l'emploi d'un attelage exceptionnel pourra être autorisé par le préfet. De même (art. 6), « en temps de neige ou de verglas », les limitations

ci-dessus indiquées cessent naturellement de s'appliquer.

Enfin, et malgré les observations de M. Ducros sur l'impossibilité de faire observer sérieusement le respect des prescriptions concernant les limites des sections de route où il est permis d'employer des chevaux de renfort, ceux-ci restent tolérés comme sous le régime précédent sur les parties de routes « affectées de rampes d'une déclivité ou d'une longueur exceptionnelle ». Les limites de ces sections sont déterminées par le préfet et indiquées sur place par des poteaux portant l'inscription « chevaux de renfort ». En fait, ces prescriptions sont à peu près tombées en désuétude.

Mais la disposition de beaucoup la plus intéressante est celle de l'article 9. Tout roulier ou conducteur de voiture doit se ranger à sa droite à l'approche de toute autre voiture, de manière à lui laisser libre au moins la moitié de la chaussée. Tel est l'aboutissement de la longue série des mesures qui, depuis les dernières années du xix^e siècle, préparent par une précision de plus en plus grande l'organisation de la circulation sur route jusqu'alors totalement anarchique.

Jusqu'à la fin du xviii^e siècle la rareté des voitures et la largeur considérable des routes avaient rendu une telle organisation inutile. En 1781, l'ordonnance du 17 juillet du Bureau des finances de la Généralité de Paris défend aux rouliers d'« affecter de tenir toujours le milieu du pavé » à la rencontre des voitures de voyageurs, mais n'indique nullement la conduite qu'ils doivent tenir.

L'ordonnance du 4 février 1786 plus impérative leur ordonne de « céder le pavé et de faire place à tous courriers et voyageurs allant en poste ». Puis les décrets du 28 août 1808 précisent que les rouliers et charretiers à la

rencontre des voitures de voyageurs seront tenus désormais non plus de céder le pavé tout entier ou le milieu de la route, mais seulement la moitié. En cas de contravention, les postillons ou conducteurs devront faire une déclaration à l'officier de police à leur arrivée au relais suivant (art. 16).

La même disposition se retrouve à plusieurs reprises dans les ordonnances du XIX^e siècle relatives à l'organisation des messageries ou à la police du roulage en 1820 (4 février), 1827 (27 septembre), 1828 (16 juillet), etc...,

L'article 9 du texte nouveau précise, en les généralisant, ces diverses prescriptions. Désormais l'on devra toujours laisser libre la moitié au moins de la chaussée ; mais il est spécifié que l'on devra se ranger A DROITE à l'approche de toute autre voiture ; par suite le croisement s'effectuera à droite, mais le dépassement se fera nécessairement par la gauche.

Cette prescription est maintenant générale ; elle s'impose non plus seulement aux rouliers ou aux charretiers à la rencontre des voitures de messageries ou de poste, mais à tout conducteur de voiture à l'approche d'une autre voiture quelle qu'elle soit.

Il ne semble point que la question aujourd'hui si controversée de la conduite à gauche ou de la conduite à droite ait été même soulevée en 1852. Il paraît bien que, comme l'indique M. Dufour dans son traité général de droit administratif, la droite fut adoptée tout simplement parce que l'usage qu'il qualifie de « courant », à cette époque, était pour les charretiers de se ranger à leur droite. Nous examinerons dans une partie ultérieure de cet ouvrage la question de la conduite à droite avec plus de développement que ne le comporte l'historique du décret de 1852 que nous étudions actuellement.

Les mesures spéciales au roulage contenues au titre II ne sont que la répétition des obligations anciennes relatives à la surveillance des attelages, à l'obligation de la plaque, à l'éclairage, cette dernière disposition (art. 15) étant d'ailleurs extrêmement insuffisante.

La dernière partie du décret de 1852 qui, au point de vue de la longueur, était de beaucoup la plus importante (25 articles sur 45), contenait les dispositions applicables aux voitures de messageries ; ces dispositions ne sont que le développement très long et très minutieux des anciennes mesures prises dès 1594 (édit d'avril) pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le nouveau régime établi par la loi de 1851 et le décret de 1852 était donc extrêmement libéral ; toutes les anciennes prohibitions, si gênantes pour les voituriers, avaient totalement disparu ; en même temps le maintien de certaines mesures anciennes et l'application de quelques mesures nouvelles, relatives à la sécurité et à la facilité de la circulation avaient achevé de constituer une tentative très remarquable de l'organisation de la route particulièrement bien adaptée aux conditions économiques de la route française au début du Second Empire. Seules les voitures de messageries se trouvaient astreintes à une réglementation véritablement très minutieuse ; néanmoins, cette réglementation ne pouvait constituer une entrave au développement des services publics de transports sur route.

Pour résumer très rapidement les principes du système de 1851-1852, nous pouvons considérer que ce régime reposait sur le principe presque absolu de l'absence de toute réglementation concernant le poids et la jante, la

limitation des attelages introduite indirectement par l'article 3 du décret de 1852 étant présentée sous la forme d'une simple mesure tendant à réduire l'encombrement.

La protection de la route était assurée par des mesures d'utilité pratique évidente ; l'organisation de la circulation reposait principalement sur la fixation définitive du sens de croisement et de dépassement, la limitation de l'encombrement des voitures et des convois, l'obligation (à laquelle échappent malheureusement un trop grand nombre de voitures) de l'apposition de la plaque et du port de lanternes allumées pendant la nuit.

Ce régime présentait quelques lacunes qui furent assez rapidement comblées. Ainsi l'obligation de la lanterne ne tarda pas, conformément aux prévisions du décret de 1852 lui-même, à être étendue aux voitures d'agriculture et aux voitures particulières servant au transport des personnes par un décret du 24 février 1858.

Le même décret donnait au préfet le pouvoir de restreindre, lorsque la dimension des objets transportés donnait aux convois une longueur nuisible à la liberté ou à la sécurité de la circulation, le nombre des voitures dont la réunion était permise.

Un autre décret vint, quelques années après, régler l'établissement des barrières destinées à restreindre la circulation pendant les périodes de dégel (29 août 1863). Postérieurement à cette date, l'on ne rencontre que des mesures d'un intérêt assez particulier et spéciales à certains points de détail.

La circulation sur les routes nationales semblait donc appelée, sinon à prendre une nouvelle extension, du moins à se maintenir dans l'état de très grande prospérité auquel elle était parvenue] depuis la réorganisation des routes après la Révolution française.

La réglementation de 1851-1852 avait à la fois libéré la route des entraves qui pesaient sur elle et apporté à une circulation dont l'intensité était devenue considérable l'organisation qui jusqu'alors lui manquait.

La circulation sur les routes nationales pendant une cinquantaine d'années allait demeurer stationnaire et même décroître faiblement par suite du développement des chemins de fer ; cette diminution était largement compensée d'ailleurs par l'augmentation du trafic des routes secondaires qui devenaient en quelque sorte les accessoires de la voie ferrée. Néanmoins, la question d'une modification importante du régime établi en 1851 ne pouvait se poser durant cette période de stagnation.

Tandis que la locomotion à vapeur inventée au ^{xviii}^e siècle prenait sous la forme spéciale de locomotion sur voie ferrée un développement extraordinaire, elle restait absolument stationnaire sous sa forme primitive de locomotion sur route.

Presque tous les inventeurs de la fin du ^{xviii}^e siècle et du commencement du ^{xix}^e avaient en vue non point le développement de la locomotion mécanique sur la route très spéciale qui porta d'abord le nom de « routes à rainures » et que nous appelons maintenant « voies ferrées », mais d'une façon plus générale l'application de la force nouvelle aux transports sur les routes alors existantes. Ce ne fut que par suite de circonstances accidentelles que la branche spéciale de la locomotion mécanique sur rails se développa d'abord avec une extrême rapidité. Vers la fin du siècle on devait voir la locomotion sur route, jusque-là à peu près négligée, se développer à son tour avec une rapidité inimaginablement plus grande et reconquérir en une dizaine d'années toute l'avance qu'elle avait perdue depuis un siècle.

CHAPITRE PREMIER

LE CYCLISME

Durant toute la période qui, de 1891 à 1897, vit la discussion et l'échec des projets de déclassement des routes nationales, le cyclisme, forme nouvelle de la locomotion mécanique, avait pris un développement de plus en plus rapide. Cependant, cette brusque extension n'avait point suffi à rendre insoutenables les propositions d'abandon des routes nationales, comme devait le faire bientôt le développement de la circulation automobile. C'est qu'en effet, la bicyclette, ou pour employer les termes de l'Administration de cette époque, le « vélocipède » ne pouvait prétendre à la régénération de la route française. Quelque nombreuses que fussent les bicyclettes et quelque importante que fût l'industrie du cycle, elles ne représentaient cependant qu'une puissance mécanique assez réduite. D'ailleurs la bicyclette, instrument essentiellement maniable et dont l'action sur les routes est insignifiante, pouvait s'accommoder de n'importe quel chemin et la largeur des voies ne présentait pour elle qu'une importance très minime pourvu que leur état d'entretien fut assez bon pour assurer une surface de roulement suffisamment unie.

Le mouvement cycliste qui se produit en France à partir de 1890 a cependant une importance considérable et au point de vue de la réglementation, il sera intéressant de rechercher la méthode employée pour déterminer les

mesures auxquelles sera soumis ce nouveau mode de locomotion, qui marque l'introduction sur la route du premier élément de la circulation mécanique, et qui sera à l'origine considéré comme une nouveauté très surprenante et quelque peu suspecte.

Les statistiques ne nous renseignent avec exactitude sur le nombre de « vélocipèdes » circulant en France qu'à partir de l'année 1893 ; leur source est, en effet, purement fiscale et nous n'avons aucun renseignement officiel antérieur à l'établissement de l'impôt par la loi du 28 avril 1893. Cette loi fut votée à la suite d'un rapport de M. Boulanger (art. 10 à 18 de la loi des finances) dont les considérations peuvent être intéressantes. « L'usage du vélocipède a pris depuis quelques années une très grande extension et leur développement ne fera certainement que s'accroître ; on estime qu'il existe actuellement 180.000 instruments de l'espèce tendant à se substituer à l'emploi des chevaux et à faire baisser, par conséquent, l'impôt qui s'y rapporte. » En fait, cette seule phrase contient une double erreur.

D'abord, il n'y avait point 180.000 bicyclettes, mais 132.000 seulement.

D'autre part, il est aujourd'hui indiscutable que le développement de la bicyclette n'a nullement entravé celui de la locomotion hippomobile, et d'ailleurs le chiffre des impôts perçus sur les chevaux, voitures, etc... devait, pour de longues années encore, présenter des augmentations constantes.

Quoi qu'il en soit, la loi des finances de 1893 fixa l'impôt sur la bicyclette à 10 francs. Trois ans plus tard la loi des finances de 1898 abaissait ce taux véritablement exa-

géré à 6 francs. L'impôt restait, cependant, un impôt direct perçu suivant des formes qui en augmentaient sensiblement l'incommodité. Ce n'est que depuis le 1^{er} janvier 1907 que la taxe sur les vélocipèdes, abaissée à 3 francs par place, est devenue un impôt indirect, dont la perception occasionne aux assujettis le minimum d'ennuis et de dépense.

Malgré l'exagération du taux primitif de cet impôt, le nombre des bicyclettes augmenta assez rapidement.

En 1893.	132.000 (1)
En 1894.	149.000
En 1895.	189.000
En 1896.	242.000

A ce moment, il apparaissait de plus en plus que l'introduction dans la circulation d'un nombre aussi considérable d'instruments nouveaux devait entraîner des modifications corrélatives dans le système de réglementation.

En fait, il n'existait aucune disposition législative spéciale aux vélocipèdes, la réglementation devait par suite se trouver fatalement confiée à la jurisprudence et aux dispositions particulières que pouvaient prendre les maires sur le territoire de leurs communes respectives. Cette situation eût pu se prolonger assez longtemps si la jurisprudence avait voulu appliquer raisonnablement au nouveau mode de locomotion les principes du système de 1851, et si les maires, de leur côté, s'étaient bornés à prescrire des mesures raisonnables pour assurer la sécurité des cyclistes et des passants. Malheureusement il n'en fut rien. La jurisprudence, en 1896, apparaissait comme ex-

(1) Ministère des Finances. Statistique des contributions directes.

trêmement confuse et pour mieux dire anarchique. Les tribunaux, en l'absence de textes, se partageaient sur le point de savoir si les bicyclettes pouvaient rentrer dans le cadre de la loi de 1851. Cette loi n'étant point, sauf en ce qui concerne l'abolition des prohibitions anciennes sur la protection administrative des routes, un texte d'une portée générale, il fallait, semblait-il aux tribunaux, pour que cette assimilation fût possible, que la bicyclette pût être considérée comme une voiture ; dans ce cas, le cycliste considéré comme propriétaire de voiture particulière se trouvait soumis à la réglementation du décret de 1852.

Mais le législateur de 1851 avait négligé, en rédigeant un texte spécial et non général au point de vue des règles de la circulation, de préciser le sens du mot « voiture ». Il était logiquement difficile d'assimiler une bicyclette mue par l'action directe de l'homme à un véhicule proprement dit actionné par la vapeur ou par la traction animale et destiné à transporter plusieurs personnes ou des marchandises.

Un tel obstacle n'eût point dû cependant arrêter la jurisprudence. Notre Cour de cassation en a surmonté de beaucoup plus importants lorsqu'il s'est agi de construire certaines théories qui modifient plus ou moins ouvertement la loi. En fait, elle déclara que la bicyclette n'était point une voiture (D. P. 1905.2.480) (1).

Les conséquences de cette décision étaient graves et nombreuses, les bicyclistes se trouvaient dispensés de l'obligation de la lanterne prévue par la loi de 1851 ; ils n'étaient pas obligés de se ranger du côté droit de la route à la rencontre des voitures ; mais, par contre, les voituriers

(1) Voir dans Rixens et Lafont, *op. cit.*, un commentaire de cet arrêt.

de leur côté n'étaient nullement obligés de se ranger soit pour se laisser dépasser, soit à la rencontre des bicyclettes. La loi de 1851, en effet, n'impose l'obligation de la droite que dans le cas de rencontre entre deux voitures ; elle est absolument muette sur les droits et devoirs des piétons, et le bicycliste, en l'absence d'un texte spécial, ne pouvait être considéré que comme un piéton :

De leur côté, les maires des différentes localités usant des pouvoirs qui leur sont conférés par la loi de 1884 avaient pris des arrêtés extrêmement variés dont un certain nombre allaient jusqu'à la prohibition pure et simple de la circulation des bicyclettes sur tout le territoire de la commune (Gannat). De telles mesures étaient évidemment susceptibles d'être annulées par un recours en Conseil d'Etat ; il n'en était pas moins très dangereux pour les cyclistes de s'exposer aux foudres des municipalités dont ils ignoraient absolument les intentions, d'autant plus que par une bizarrerie assez singulière de notre droit administratif la loi de 1884 n'exige pas l'affichage à l'entrée des agglomérations des règles particulières auxquelles elles sont soumises en vertu des décisions qui peuvent avoir été prises et publiées à son de trompe longtemps auparavant, et qui sont parfaitement inconnues des non résidents. Alors même que les prescriptions de l'autorité municipale étaient, en fait, raisonnables, le cycliste se trouvait presque nécessairement dans l'impossibilité absolue de connaître successivement toutes celles en vigueur sur le territoire des 100 ou 150 communes qu'il pouvait traverser dans une même journée.

Un tel état d'anarchie ne pouvait se prolonger. Le Ministère de l'Intérieur et des Travaux publics, en présence du développement toujours plus grand du cyclisme,

prit l'initiative d'édicter une réglementation uniforme pour toute la France. Une Commission interministérielle fut nommée afin de « rechercher quelles mesures générales doivent être adoptées, d'une part au point de vue de la sécurité des piétons et des voitures et, d'autre part, pour protéger les vélocipédistes contre la mauvaise volonté des voituriers ». Ceux-ci, continuant les traditions établies dans leur corporation et dont nous avons retrouvé la trace dans les règlements de 1786 (1), etc..... avaient accueilli avec beaucoup de mauvaise volonté l'intrusion des cyclistes sur les routes dont ils se considéraient alors comme les propriétaires exclusifs. Déjà était entamée cette lutte qui n'est point encore aujourd'hui terminée entre les charretiers et les tenants des modes nouveaux de locomotion et un certain nombre d'accidents volontaires étaient signalés de tous les côtés, sans que les Parquets, en l'absence d'un texte précis, se décidassent à poursuivre, dans la généralité des cas (2).

Il peut paraître surprenant qu'un décret gouvernemental réglementant la circulation cycliste n'ait point été le résultat d'une semblable proposition. Il n'en fut rien, cependant; et ce fut une simple circulaire qui invita les préfets à prendre, chacun dans son département, un arrêté conforme à un nouveau modèle annexé à la dite circulaire.

Il est assez difficile de comprendre les mobiles qui ont paru justifier l'emploi d'une semblable procédure. Nous n'en pouvons trouver de meilleure explication que dans le désarroi de l'Administration en présence de l'introduc-

(1) Voir dans les *Mémoires* de Saint-Simon le récit de certain incident survenu vers Rocquencourt entre Louis XIV et un charretier.

(2) Rixens et Lafont.

tion parmi les éléments de la circulation, qui restaient constants depuis plusieurs siècles, d'un élément nouveau se présentant sous une forme absolument originale. D'ailleurs cet élément nouveau était traité un peu en intrus et l'arrêté qui réglementait les conditions de son admission dans la législation de la route paraissait bien n'accorder en quelque sorte qu'une pure tolérance.

La circulaire ministérielle du 22 février 1896 avait cependant été inspirée par une Commission qui, soucieuse de s'éclairer sur les véritables nécessités de la circulation cycliste, n'avait pas craint, par une innovation hardie, de « recueillir les observations des principales sociétés vélocipédiques ». Après avoir constaté que « la circulation des vélocipèdes, tant qu'elle a été restreinte, a pu, sans inconvénient, ne pas faire l'objet d'une réglementation uniforme applicable à tout le territoire » et que « l'Administration a pensé que le moment était venu de rechercher quelles mesures générales doivent être adoptées », elle faisait remarquer que, « en déterminant les obligations réciproques des piétons, des voituriers, des cavaliers et des vélocipédistes, les dispositions adoptées auront pour effet de diminuer le nombre et la gravité des accidents qui se produisent. »

En fait, les arrêtés conformes au modèle annexé et qui portèrent la date du 29 février 1898 ne continrent nullement l'ensemble de mesures de systématisation des règles de circulation que semblait promettre cette circulaire ; ils s'appliquèrent exclusivement aux bicyclettes.

Les arrêtés du 29 février 1896.

Les arrêtés « réglementant la circulation des vélocipè-

des sur la voie publique » ne commencent point comme la loi de 1851 par une déclaration de principe extrêmement libérale ; ils ne se réfèrent même aucunement aux lois et décrets de 1851-1852 et leur caractère de textes d'exception apparaît avec une parfaite netteté. Certaines de leurs dispositions montrent, si l'on veut bien les examiner avec soin, que le « vélocipède » n'a point encore acquis le droit de cité sur la route et qu'on se borne à une simple tolérance.

Les dispositions contenues dans les arrêtés doivent être rattachées à trois ordres d'idées :

Droit de circulation.

Mesures de sécurité.

Règles spéciales à la circulation.

Tout d'abord le droit de circulation des « vélocipèdes » est tacitement reconnu en principe par l'article 7 qui déclare que « la circulation des vélocipèdes peut être interdite par des arrêtés municipaux temporairement ou d'une façon permanente sur tout ou partie d'une voie publique ». On voit que cette liberté par prétérition est assez relative ; elle est néanmoins assurée en dehors des territoires soumis à la puissance des maires. Ceux-ci ont le pouvoir d'édicter des prohibitions temporaires ou permanentes et ce pouvoir est absolument arbitraire. Néanmoins il est limité « à une voie publique » et la jurisprudence a pu en tirer la conséquence que cette prohibition ne pouvait plus être générale et s'étendre à tout le territoire de la commune. Ce pouvoir d'exclusion maintenu par l'article 7 rend bien inefficace la prétention de l'article 8 d'assurer l'unification de la réglementation par l'abolition de toutes les prohibitions intérieures ; la variété de la réglementation continuera donc d'être la règle. Néanmoins, un pal-

liatif très important est apporté à cet état anarchique ; désormais, les prohibitions municipales devront être annoncées « à chacune des extrémités des espaces interdits » par « des écriteaux placés et entretenus par la commune ».

Contrairement à ce que l'on pourrait supposer, l'effet du défaut d'établissement ou d'entretien de ces écriteaux n'est point d'enlever aux décisions municipales leur caractère obligatoire. La jurisprudence n'a point voulu admettre cette solution, cependant fort logique ; elle a refusé de considérer l'absence ou l'état de dégradation de ces écriteaux comme une excuse devant faire annuler les contraventions encourues. Mais, comme il fallait bien donner satisfaction à la loi, on a ingénieusement décidé que si la contravention dressée au cycliste devait être maintenue, celui-ci avait, par contre, un recours civil contre la municipalité qui, en raison de sa négligence, devait être considérée comme lui ayant occasionné un dommage (1) (art. 1382).

Le droit de circulation des cyclistes ainsi réglementé, on devait naturellement s'occuper de prescrire les mesures de sécurité indispensables. Comme les voitures, les bicyclettes sont astreintes à l'apposition d'une plaque (d'ailleurs principalement fiscale) et au port d'une lanterne allumée pendant la nuit. Sur ce dernier point, la jurisprudence, suivant l'exemple de la préfecture de police de la Seine, s'est toujours montrée extrêmement tolérante et l'on peut dire que toute source de lumière, quelle qu'elle soit, et quel que soit son mode de fixation, est considérée comme satisfaisant aux prescriptions de la loi.

Une innovation nécessitée par la nature même du nou-

(1) V. Rixens et Lafont.

veau véhicule est contenue dans l'article 2 : « Tout vélocipède doit être muni d'un appareil sonore avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres. » Nous verrons plus loin l'interprétation singulière donnée par la jurisprudence à une disposition pourtant assez claire.

Suivant le droit commun, il est prescrit aux cyclistes de croiser à droite et de dépasser à gauche (art. 5) ; l'interdiction de former des groupes (art. 4) (dont l'obscurité a donné lieu à des interprétations abusives) peut être aussi considérée comme une application du droit commun en ce qu'elle trouve son équivalent dans l'interdiction faite aux voitures de former des convois. Mais, en dehors de ces mesures qui ne sont que l'application du droit commun, toute une série de prohibitions viennent imposer aux cyclistes des obligations ou des prohibitions spéciales.

Les conducteurs de voitures, s'ils doivent désormais prendre leur droite à l'approche du vélocipédiste, ne sont tenus que de lui laisser un espace utilisable d'au moins 1 m. 50 de largeur et non la moitié de la route comme à une voiture. Cette mesure, à l'observation de laquelle les charretiers ont été sévèrement rappelés, se trouve, en fait, très généralement suffisante pour assurer la sécurité du cycliste. Mais l'article 4 contient, pour la première fois dans le droit français, le principe d'une limitation de la vitesse : « Les vélocipédistes doivent prendre une allure modérée dans la traversée des agglomérations, ainsi qu'au croisement et au tournant des voies publiques. »

Une obligation plus dangereuse, en ce sens qu'elle permettra très souvent aux juges de considérer comme engagée la responsabilité du cycliste en cas d'accident, est celle des articles 4 et 5 qui imposent au cycliste, dans certains cas, l'obligation de renoncer à son mode de locomo-

tion et de se transformer en piéton. Il en est ainsi (art. 4) en cas d'embarras de la voie publique et (art. 5) au cas « où un cheval manifeste des signes de frayeur ».

Nous remarquerons de nouveau pour terminer que les arrêtés du 29 février 1896 ne se réfèrent aucunement au droit commun de la circulation et que, malgré les promesses de la circulaire ministérielle, il n'est nullement question du piéton qui reste en dehors de toute réglementation.

En fait, l'application de ces règlements sous la pression de l'opinion publique fut assez large ; la seule difficulté sérieuse fut élevée par la jurisprudence, elle concernait l'appareil sonore prévu par l'article 2.

Cet appareil sonore devait être entendu à 50 mètres ; mais le règlement ne se prononçait ni sur sa nature, ni sur la fréquence de son emploi. Or, dès l'année 1897 (Arrêt 19 février, D. P. 97.1.207), la Cour de cassation déclara que cet appareil sonore doit « résonner constamment lorsque le vélocipède est monté et en marche » (1).

Cette jurisprudence était d'autant moins excusable que les projets primitifs portaient que tout vélocipède devait être muni d'une trompe d'appel (2) ; ce qui excluait bien l'idée d'un instrument pouvant produire un bruit ininterrompu. Le texte plus général « appareil sonore avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres » n'avait été adopté que sur une observation du Touring-Club de France faisant remarquer « que le prix de la trompe était

(1) Rixens et Lafont, p. 13.

(2) La Cour de cassation, dans son arrêt de 1897, ne pouvait avoir en vue que le grelot.

relativement élevé et qu'il existait des avertisseurs moins chers et tout aussi efficaces ».

Devant une pareille interprétation de la jurisprudence, le Ministre n'hésita point à modifier l'arrêté et à le compléter par cette mention « qui sera actionné aussi souvent qu'il sera besoin ». Une circulaire du 1^{er} juin 1897 invita les préfets à prendre des arrêtés modifiant en ce sens ceux du 29 février 1896.

L'ensemble de ce régime était en somme assez libéral. Ce libéralisme s'accrut encore à mesure que ce mode nouveau de locomotion se généralisa et l'application des arrêtés de 1896 fut généralement favorable au cyclisme. Les quelques difficultés qui avaient été soulevées au début par des interprétations plus ou moins abusives de l'obligation de descendre en cas d'embarras de la voie publique, de former des groupes, ou de laisser stationner les machines sur la voie publique disparurent peu à peu devant la pression de l'opinion publique et la tolérance de plus en plus grande des tribunaux. Un certain nombre de prescriptions contenues dans des arrêtés émanant de municipalités hostiles sont tombées, en fait, en désuétude et, à l'heure actuelle, on peut dire que les bicyclistes ne sont presque nulle part en butte aux vexations administratives.

Le développement du cyclisme n'a fait que s'accroître depuis cette époque déjà lointaine. Il existait :

En 1898.	376.000 bicyclettes
En 1900.	742.000 —

Cette augmentation considérable était due en grande partie (1) à la diminution de la taxe excessive de 10 francs

(1) Il faut, il est vrai, tenir compte des modifications du marché du cycle. L'abaissement du prix de la bicyclette a beaucoup contri-

qui avait jusqu'alors pesé sur les vélocipèdes. Au cours de la discussion du budget de 1897, MM. Léon Bourgeois et Georges Berry avaient déposé un amendement tendant à réduire cette taxe à 6 francs. La bicyclette, faisaient-ils remarquer, « sert aujourd'hui au commerçant, à l'industriel et à l'ouvrier ; depuis quelques années, les employés des villes tendent de plus en plus à aller se loger à la campagne, d'où ils peuvent chaque matin, grâce à la bicyclette, venir à leur travail sans bourse délier. De même dans les communes rurales, les ouvriers qui souvent sont obligés d'aller chercher de l'ouvrage au loin peuvent, grâce à leur machine, rentrer chez eux le soir au lieu de rester absents des semaines entières. Est-il juste qu'une bicyclette d'occasion qui, à la campagne, peut se vendre 20 à 25 francs, supporte un impôt annuel de 10 francs..... alors que certaines voitures à deux roues ne paient que 5 francs ? » On faisait d'ailleurs remarquer que des fraudes très nombreuses se produisaient en raison de l'exagération de la taxe.

Cette proposition, repoussée par la Chambre et peu de temps après par le Sénat, fut adoptée l'année suivante et la taxe fut fixée à 6 francs à partir de 1898.

De 1900 à 1907, l'accroissement du nombre des bicyclettes se ralentit assez sensiblement :

En 1902	979.700
En 1904	1.150.000
En 1906	1.495.000

A ce moment intervint une nouvelle réduction de taxe et une transformation de l'assiette de l'impôt qui devint

bué à sa diffusion. Mais les accroissements brusques que nous relevons entre 1896 et 1898 et entre 1906 et 1908 coïncident précisément avec les dégrèvements de 1897 et de 1907.

une contribution indirecte dont la perception était assurée par l'obligation d'apposer sur la machine une plaque spéciale vendue dans les bureaux de tabac comme les autres timbres. L'obligation de la plaque ne constituait elle-même aucune gêne nouvelle, cette plaque existant déjà alors que la taxe rentrait dans la catégorie des impôts directs. Le prix de la plaque nouvelle était fixé à 3 francs. Il en résulta un nouvel accroissement brusque du nombre des bicyclettes qui atteignit :

En 1908	2.244.000 (1)
En 1912	2.980.985

La valeur globale des bicyclettes circulant au début de l'année 1913 était évaluée à 520 millions. Il existait, en outre, 28.641 motocyclettes assujetties à un impôt de 12 francs, établi lui aussi sous la forme de taxe indirecte dont le paiement est constaté par l'apposition d'une plaque. Ces 28.000 motocyclettes étaient évaluées à 20 millions environ (2).

Quelle que soit l'importance de ces chiffres, la plus grosse modification apportée au régime de la circulation ne devait point venir du développement du cyclisme. La bicyclette et la motocyclette, ainsi que nous l'avons fait remarquer, sont des instruments de valeur relativement faible s'accommodant de presque toutes les routes et dont la diffusion ne pouvait avoir des conséquences très importantes ni au point de vue économique, ni en ce qui concerne l'entretien ou la réglementation des routes. La révolution qui s'est opérée en ces dernières années dans le

(1) Statistique des Contributions indirectes.

(2) *Omnia*, 1913.

régime de la route devait provenir presque tout entière de la survenue d'un facteur nouveau beaucoup plus important : l'automobile.

Le développement extraordinaire de la circulation automobile a, dans les premières années du xx^e siècle, modifié radicalement les conditions d'existence et de circulation de la route, non sans soulever d'ailleurs de très vives récriminations. Déjà l'extension du cyclisme avait causé des plaintes assez nombreuses et parfois très violentes ; il ne faut point s'étonner dès lors que le développement de l'automobilisme, qui présentait réellement quelques dangers, et apportait certaine gêne à des habitudes déjà anciennes ait soulevé un tolle presque universel.

CHAPITRE II

LE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTOMOBILISME

Il n'est peut-être point de grande invention dont les origines soient plus nettement et plus exclusivement françaises que celle de l'automobile. Le premier appareil à vapeur construit en vue d'obtenir un mouvement de déplacement est sans doute celui de Papin (1698). Moins de 80 ans après, on devait assister à l'application à l'industrie des transports des expériences théoriques de Papin. Ce fut en 1770 que la première voiture automobile fut construite et essayée par Cugnot en présence du Duc de Choiseul, ministre de la guerre, du général Gribauval, etc. . L'opinion publique s'intéressa assez vivement à cette tentative qui, par contre, rencontra immédiatement des détracteurs acharnés ; on déclara cette machine « aussi ingénieuse qu'inutile » (1).

Durant tout le XIX^e siècle, de nombreuses tentatives eurent lieu, soit en Angleterre, soit en France. En Angleterre, les essais de Gurney, Hancock, etc... ne purent aboutir, en raison des « locomotives acts » de 1861, 1865, 1878, qui contenaient des prohibitions extrêmement sévères. Pendant 30 ans, la locomotion mécanique sur route fut entièrement impossible en Angleterre. Aussi lorsqu'en 1896, en présence du brusque développement de l'indus-

(1) Lettre du général de Saint-Auban à la Société des sciences de Metz, 12 mars 1779.

trie automobile en France, on se décida à lever d'un seul coup toutes ces prohibitions, l'industrie anglaise, distancée de plus de 20 ans par les constructeurs français, se trouva dans un état d'infériorité tel qu'il lui fut impossible de soutenir la lutte qui, pour quelques années, allait assurer à la France la possession presque exclusive du marché mondial.

En France, en effet, après les essais de Dietz, la construction de locomotive routière par Lotz, Cail, Albaret, etc... et les expériences de Lenoir, le problème de la locomotion mécanique sur route fut presque simultanément solutionné par les Bollée, les Panhard et Levassor, les de Dion, les Serpollet, etc...

Dès 1892, la maison Panhard et Levassor publiait son premier prospectus et offrait à sa clientèle des voitures automobiles. Le prospectus vantait la grande facilité de mise en marche qui n'exigeait que « quelques minutes ». Quant à la vitesse atteinte, la troisième « combinaison d'engrenages » était « susceptible d'imprimer au véhicule » une vitesse de 17 à 20 kilomètres à l'heure ; mais il était recommandé de ne pas atteindre une allure aussi exagérée, « ces grandes vitesses ne sont pas toujours à conseiller ». Le prix des voitures était relativement médiocre et la qualité de la construction telle que certaines de ces voitures fonctionnent encore après 20 ans de service.

En 1894, la première course organisée sur la route de Paris à Rouen par le *Petit Journal*, et qui fut plutôt une exhibition, réunit 102 engagements ; mais à Rouen il n'y eut que 15 arrivées.

L'année suivante une première course de Paris-Bordeaux réunit 50 engagements ; à Versailles il ne restait plus que 21 concurrents.

Dès lors, les courses se multiplièrent en même temps què la vitesse s'accroissait très rapidement.

En 1894, elle atteignait 21 kilomètres à l'heure,

En 1895, elle atteignait 25 kilomètres à l'heure,

70, 90, puis 105 kilomètres à l'heure en 1899.

Le public, troublé dans ses habitudes paisibles et effrayé par le contact des voitures nouvelles, dont certaines présentaient l'allure peu rassurante de monstres de course, réclamait des pouvoirs publics une réglementation protectrice : la question de la suppression des courses était déjà agitée.

En 1902, le record de vitesse s'élevait à 136 kilomètres à l'heure.

En 1903, la course de Paris-Madrid se terminait par une série d'accidents qui démontraient surtout l'impossibilité de faire circuler des voitures très rapides sur les routes mal organisées. A partir de cette date les grandes courses sur routes furent abandonnées presque partout et remplacées par des circuits fermés ; les dernières grandes courses en France furent courues : en 1905 sur le circuit d'Auvergne et en 1906 sur le circuit de la Sarthe. A ce moment les records de vitesse approchent de 200 kilomètres à l'heure ; mais il ne s'agit plus que de véritables expériences sur piste.

C'en est fini des courses de vitesse et avec elles les temps héroïques sont terminés.

Ces résultats paraissent beaucoup plus brillants que positifs. Qui dira, cependant, l'utilité véritable des courses et l'influence qu'elles ont eue sur le développement automobile ? Il ne s'agit point seulement d'une réclame fructueuse pour la maison gagnante, la recherche de la

vitesse, jointe à celle de la légèreté, a amené dans la technique de la construction des progrès extrêmement rapides dont la masse du public va maintenant bénéficier ; on a poussé au plus haut point la résistance des métaux, la diminution des causes d'accidents ou d'arrêts, et les dernières voitures de course tendent de plus en plus à se rapprocher de la conception bien moderne de la « voiture-chronomètre » dont la régularité est absolue et qui ne connaît pas plus de causes d'arrêts qu'une montre.

C'est grâce à ces qualités acquises et à la transformation de la mentalité du public familiarisé avec les voitures nouvelles par ces exhibitions sensationnelles, que l'automobile a accompli, de 1899 à 1906, des progrès économiques absolument surprenants.

Alors qu'il avait fallu près de 50 ans (1) pour avoir en France 117 bateaux à vapeur sur 14.000 (1847) et que l'accroissement des chemins de fer avait été extrêmement lent pendant les 30 premières années, le nombre des automobiles s'était accru dès le début avec une rapidité de plus en plus grande. Les statistiques françaises du ministère des finances qui remontent à 1899, c'est-à-dire à l'origine de la taxe établie sur les automobiles, montrent la rapidité de cet accroissement. Il existe :

En 1899.		1.672	voitures
1900.		2.897	—
1901.		5.386	—
1902.		9.207	—
1903.		12.984	—
1904.		17.107	—
1905.		21.543	—

(1) Hennequin, *Rapport sur l'évolution...*

Le taux de cet accroissement est :

En 1900, accroissement absolu :	1.225,	soit 73 o/o.
1901,	—	2.489, » 86 o/o.
1902,	—	3.821, » 71 o/o.
1903,	—	3.777, » 41 o/o.
1904,	—	4.123, » 32 o/o.
1905,	—	4.417, » 26 o/o.

On voit que si l'accroissement relatif se ralentit comme il est nécessaire en présence de la satisfaction progressive des demandes et de l'élévation du chiffre absolu, l'accroissement absolu augmente de plus en plus et quadruple presque en l'espace de 5 ans.

Les statistiques démontrent donc que l'usage de l'automobile tend à devenir de plus en plus général et de plus en plus pratique. En fait, nous constatons son extension dans un très grand nombre de branches de transport ; les automobiles industrielles et commerciales se multiplient de plus en plus ; les grands magasins ont été les premiers à les adopter ; puis on a construit des voitures rapides pour le service des postes, des poids lourds pour les raffineries, les fabriques de papiers, etc... L'armée elle-même s'est ouverte à l'automobile, quoique dans une mesure relativement réduite, en France tout au moins ; dès 1904 l'on a doté le régiment des sapeurs-pompiers de camions et de pompes automobiles. A la même époque certaines maisons entreprenaient pour le compte de l'Autriche et de la Russie la construction de voitures blindées d'un modèle très spécial. Enfin les premiers autobus, à l'essai dans Paris, se multiplient dans les grandes villes étrangères et c'est l'industrie française qui est naturellement appelée à les fournir.

Mais la cause principale du développement de l'auto-

mobile est l'extension brusque du mouvement touristique auquel les véhicules nouveaux apportent des facilités exceptionnelles. Malgré l'exagération des taxes fiscales de toute nature, droit fixe, taxe sur les chevaux-vapeur, droits de douane importants sur les produits de première nécessité, octrois, etc... l'automobile tend de plus en plus à reprendre sur les routes de France la place des anciennes voitures particulières qui avaient presque totalement disparu. Cette transformation aurait été bien plus rapide encore et bien plus profonde si des fiscalités excessives n'avaient entravé dans une très grande mesure l'évolution qui tend à faire de l'automobile non point un objet de sport ou de luxe, mais un mode de communication accessible au plus grand nombre.

Un développement aussi rapide et le succès d'un mode de locomotion qui se présentait dès l'origine comme devant être, pour un certain temps, réservé aux privilégiés de la fortune devait nécessairement soulever de très vives protestations et des résistances acharnées. Ces résistances devaient s'aggraver du fait que ce progrès, n'étant point localisé et soustrait au contact du grand public, ne pouvait manquer de troubler celui-ci dans des habitudes depuis assez longtemps acquises. D'ailleurs, cet événement d'une importance sociale et économique si capitale allait entraîner une véritable révolution morale et intellectuelle et une transformation dans la mentalité de certaines classes ; de tels bouleversements ne pouvaient évidemment s'accomplir sans soulever une véritable tempête.

M. Thaller, dans une séance de la Société d'études législatives, mettait en garde ses collègues contre le

danger et le ridicule de reprendre la tentative des « Forgerons de Saverne » qu'Erckmann-Chatrian décrivait avec tant de verve.

Il eût pu rappeler également l'hostilité des bateliers qui détruisirent le premier bateau à vapeur construit par Papin, celle des Tisseurs de Lyon contre Jacquard ou des paysans de la fin du XVIII^e siècle contre Parmentier et contre Stephenson.

La terreur des progrès brusques est, en effet, de tous les temps ; elle ne manque point de se manifester une fois de plus lors de l'événement de l'automobile et toute l'histoire de la législation relative au mode nouveau de transport tient dans la lutte entre le Gouvernement et des résistances obstinées.

Le Gouvernement se montre foncièrement libéral. Les hommes qui détiennent le Pouvoir, quelle que soit leur origine, ne tardent point à subir l'influence de ce qu'un de nos hommes d'Etat les plus subtils appelait « les nécessités de Gouvernement ». Nos ministres successifs, malgré leur diversité, ne pouvaient manquer de reconnaître tous combien il était nécessaire de protéger un progrès nouveau et une industrie nationale contre les récriminations plus ou moins aveugles de leurs adversaires. Cette protection, d'ailleurs, était-elle bien désintéressée ? On peut se le demander si l'on considère combien sont écrasants les impôts qui pèsent sur les automobiles. Sans doute, les sacrifices financiers ainsi exigés ont-ils constitué le rachat de cette liberté si âprement contestée.

L'extraordinaire rapidité du développement de l'automobilisme, rapidité qui allait mettre en contact les machines nouvelles avec un grand nombre de personnes non encore familiarisées avec un pareil mode de locomotion,

un certain nombre d'accidents dont le retentissement était fortement augmenté par une presse tendancieuse, la réaction naturelle contre la gêne incontestable apportée aux anciennes habitudes par le mode nouveau de locomotion devaient constituer chez un certain nombre de personnes un état mental assez spécial que l'on a qualifié d' « autophobie », expression que nous emploierons en raison du sens très précis qu'elle comporte.

Bien qu'il nous soit interdit dans un ouvrage de cette nature de faire l'analyse ou la critique de ces opinions « autophobes », nous ne pouvons, cependant, passer entièrement sous silence l'existence dans une grande partie du public d'un sentiment plus ou moins systématiquement hostile à la locomotion nouvelle, dans laquelle on a voulu voir, à une certaine époque, la cause unique et exclusive de ce qui n'était en réalité que la crise d'adaptation inévitable à des modes d'existence profondément modifiés.

L'apparition de l'automobile avait d'abord soulevé un mouvement de curiosité plutôt sympathique ; la presse et le grand public suivaient avec un intérêt manifeste les premières tentatives des précurseurs.

En 1894, c'est le *Petit Journal* qui organise, sur l'initiative de Pierre Giffard, la première exhibition de « Paris à Rouen ». L'année suivante, le *Figaro* ouvre un concours d'esthétique. Mais, dès que la locomotion nouvelle commence à se répandre, quelques protestations surgissent de divers côtés, plaintes de quelques personnes qui se sont trouvées trop directement en contact avec ces engins nouveaux.

A ces protestations isolées ne tarderont pas à succéder des récriminations très nombreuses et très violentes. Pendant 10 ans on réclamera incessamment des Pouvoirs pu-

blies les législations de plus en plus sévères qui paraissent indispensables pour « protéger le piéton contre les excès de l'automobilisme ». La réglementation de la circulation automobile établie par le décret du 10 mars 1899 demeurera à peu près inchangée et les campagnes des réformateurs n'aboutiront qu'à la compléter par un texte assez peu important (Décr. 10 septembre 1901). La loi du 17 juillet 1908 sera applicable à tous les véhicules sans distinction.

Nous étudierons successivement les deux premiers textes en indiquant les principales propositions, projets de loi, etc... qui ont été présentés durant ce laps de temps. L'étude de la loi de 1908 et des propositions qui l'ont précédée se placera avec celle des propositions de réforme générale de la circulation.

I. — Le décret de 1899.

Jusqu'en 1899 l'action gouvernementale à l'égard de l'automobile se bornait à la délivrance d'un certain nombre de permis de conduite et de circulation délivrés isolément par une extension de l'application du décret de 1865. Ce décret était à l'origine applicable aux locomobiles et aux trains routiers et son extension aux voitures automobiles légères et isolées n'apparaissait point comme absolument régulière. Des protestations avaient été soulevées contre cet abus de pouvoir et il apparut bientôt qu'une telle pratique ne pouvait indéfiniment se continuer ; il était d'ailleurs nécessaire, en raison de l'accroissement du nombre des automobiles, d'unifier les autorisations que l'on devait accorder et d'établir des permis-types de circulation et de conduite.

Au printemps de l'année 1899, il y avait déjà près de 1.500 voitures en circulation ; ce fut alors que, sur le rapport des ministres de l'Intérieur et des Travaux publics, fut rendu, en date du 10 mars, un décret « portant règlement relatif à la circulation des automobiles » et qui constitue à l'heure actuelle la charte de la circulation nouvelle.

Décret du 10 mars 1899.

Le décret du 10 mars 1899 n'apparaît point, ainsi que les arrêtés de 1896, comme un texte d'exception, mais bien comme une mesure complémentaire, ajoutant simplement au droit commun un supplément de mesures commandées par l'apparition de faits nouveaux dont il est nécessaire de réglementer la situation juridique et administrative.

Tout d'abord le droit de circulation des automobiles est reconnu par l'article 29, au titre des dispositions générales, « indépendamment des prescriptions du présent règlement ; les automobiles demeureront soumises aux dispositions des règlements sur la police du roulage », et la circulaire du ministre des Travaux publics du 10 avril sur l'application du décret indique expressément qu'il « ne modifie en rien, en ce qui concerne la circulation des voitures automobiles, les règlements relatifs à la circulation et au stationnement d'un véhicule quel qu'il soit sur les voies publiques... ce nouveau décret s'ajoute à ces règlements pour les automobiles, il ne les supprime, ni ne les modifie ».

Ainsi donc, conformément au principe de 1851-1852, l'automobile doit tenir sa droite, céder la moitié de la route et exiger que la voiture qu'elle rencontre agisse de

même à son égard ; elle doit être munie d'une plaque nominative, etc...

L'intérêt principal du décret de 1899 se trouve dans les mesures prises en vue d'assurer la sécurité publique et de réglementer la circulation des véhicules nouveaux.

Mesures de sécurité.

Un certain nombre de conditions sont exigées pour que l'on puisse mettre en circulation sur les voies publiques un véhicule automobile. On s'assurera qu'elles sont réunies par un examen et la délivrance d'un « permis de circulation ». L'examen (art. 7) est l'application aux automobiles du système imaginé en 1852 pour les voitures publiques ; mais, en raison du caractère industriel de la construction des automobiles, on a admis l'établissement de types dont un seul échantillon subira l'examen effectif du Service des Mines : « Pour toutes les voitures identiques, il suffira d'adresser une déclaration affirmant l'identité et le récépissé de cette déclaration constituera la preuve que la voiture satisfait aux conditions réglementaires. » Par suite, chaque voiture devra être pourvue d'une plaque indiquant le nom du constructeur, le type du châssis et son numéro de série ; ces diverses indications sont reportées sur le récépissé de déclaration ou « carte grise ».

Les conditions de sécurité exigées par le décret du 10 mars 1899 sont assez nombreuses et ne présentent pour la plupart qu'un intérêt relatif.

L'article 15 exige l'apposition à l'avant de la voiture de deux lanternes dont l'une sera munie d'un feu vert. Il nous a été impossible de découvrir l'origine de cette exigence particulière. A l'étranger, au contraire, dans un certain nombre de pays, l'emploi de verres de couleur est

rigoureusement proscrit ; en fait, le feu vert a été placé sur les voitures françaises du côté gauche qui, étant opposé au fossé, semble avoir moins besoin d'éclairage.

D'autres articles contiennent des prescriptions plus intéressantes. Les organes de commande doivent être groupés de manière « que le conducteur puisse les actionner sans cesser de surveiller sa route ». Rien ne doit masquer sa vue vers l'avant (art. 4). La direction doit être établie très solidement et avec un braquage suffisant pour « tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon » (art. 5). Il est peut-être regrettable que l'on n'ait point fixé un rayon minimum.

Dans un but analogue, le même article prescrit que les voitures pesant plus de 250 kilos devront être munies de dispositifs permettant la marche arrière. L'application de cette mesure n'eut d'ailleurs point d'effet rétroactif. Une circulaire ministérielle du 12 février 1900 ayant reconnu qu'il était excessif d'exiger que les véhicules anciens fussent l'objet « d'une transformation difficile qui n'intéresse pas la sécurité d'une manière assez directe et essentielle pour justifier cette rigueur ».

De même certaines des dispositions contenues à l'article 6 sont de plus en plus inappliquées. On avait eu l'imprudence de s'aventurer dans certaines précisions et l'on avait abouti ainsi à un texte que les progrès de l'automobile ont rendu plus dangereux qu'utile. L'article 6 prescrivait que les voitures devaient être munies « de deux systèmes de freinage distincts... dont chacun sera capable de supprimer automatiquement l'action du moteur ». Un semblable résultat ne pouvait être obtenu que par le débrayage automatiquement dû à la simple manœuvre des freins. Or une automobile possède en réalité un troisième

frein beaucoup plus puissant que ceux qui agissent sur le mécanisme ou sur les roues et qui est le moteur lui-même.

L'emploi du plus puissant des moyens d'arrêt concurrentement avec celui des freins serait donc impossible si les constructeurs observaient les prescriptions du décret de 1899. En outre, des accidents fréquents ont démontré récemment encore le danger que présentait le débrayage automatique par la commande du frein (1).

Une disposition du même ordre prescrivait l'emploi d'un dispositif permettant d'arrêter la dérive en arrière. En conséquence, l'on construisit divers systèmes de béquilles et de cliquets qui ont été abandonnés, sauf dans certains poids lourds, comme inefficaces et même dangereux. Sur ce point encore l'inobservation du décret de 1899 est habituelle.

Nous pouvons encore ranger dans les mesures de sécurité exigées les conditions imposées en vue de diminuer le bruit et l'odeur, ou d'éviter les dangers d'incendie. L'article 3 exige que les appareils soient disposés de telle manière que leur emploi « ne puisse ni effrayer les chevaux, ni répandre d'odeur incommode ». L'article 2, qui concerne principalement les constructeurs, leur impose d'établir leurs réservoirs, tuyaux et pièces quelconques destinées à contenir des produits explosifs ou inflammables... de façon à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie (2).

(1) Spécialement ceux qui ont causé la mort du D^r Duchastelet, des enfants Duncan.

(2) En Angleterre le transport et la manutention de l'essence sont réglés par toute une série de prescriptions très minutieuses.

Règles de circulation.

La plus intéressante des innovations relatives aux mesures tendant à assurer la sécurité et la facilité de la circulation est l'établissement d'un permis spécial accordé après examen aux postulants qui auront justifié de leurs capacités (art. 11). Ce certificat de capacité (permis de conduire) sera délivré par le préfet sur l'avis favorable du Service des Mines, un certificat spécial devant être institué pour les conducteurs de motocyclettes d'un poids inférieur à 150 kilos.

Par suite (art. 12) le conducteur de l'automobile sera tenu de présenter à toute réquisition de l'autorité compétente :

1° Son certificat de capacité.

2° Le récépissé de déclaration du véhicule.

La circulation des automobiles (art. 14) s'effectuera d'ailleurs, à peu d'exceptions près, suivant les principes du droit commun. Les obligations spéciales qui leur sont imposées se rapportent particulièrement à la limitation de la vitesse et à l'obligation de ralentir et même d'arrêter dans certains cas. « La vitesse maxima ne doit point excéder 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et 20 kilomètres dans les agglomérations. » Elle devra être ramenée « à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés » ; le conducteur de l'automobile « devra rester constamment maître de sa vitesse et ralentira ou même arrêtera immédiatement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation ».

Ces prescriptions évidemment inspirées par une défiance assez explicable à l'égard de la locomotion nouvelle ont

considérablement vieilli et sont de moins en moins susceptibles d'application.

De même les textes spéciaux imposant la vérification et l'entretien constant des principaux organes (art. 13), ainsi que l'obligation de « ne jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir toute mise en route intempestive ou supprimer tout bruit du moteur » sont restés en fait lettre morte en raison de l'impossibilité pratique d'en assurer l'application.

Enfin, l'article 15, reprenant une prescription déjà imposée aux vélocipèdes, dispose que « l'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe ». Il paraît extraordinaire qu'une mesure aussi logique ait été l'objet de nombreuses critiques. En fait, à plusieurs reprises, divers adversaires de l'automobile ont proposé sa suppression et l'interdiction absolue de l'emploi de la trompe, prétendant ainsi éviter les accidents ; il est aisé de se rendre compte qu'une telle mesure serait purement ridicule et irait à l'encontre du but que l'on prétend poursuivre.

Le décret de 1899, dans une seconde section spéciale aux « automobiles remorquant d'autres véhicules », prévoyait un régime spécial pour les trains sur route. Ce régime est toujours en vigueur et son application est exceptionnelle en raison du peu de développement de ce mode de locomotion. Nous remarquerons, cependant, que la demande d'autorisation prévue par l'article 21 doit indiquer (§ 2) « le poids de l'automobile, celui de chacun des véhicules chargés et la charge maximum par essieu ».

Nous retrouvons ici une trace de la tendance qui subsiste dans l'Administration à revenir plus ou moins indirectement à une certaine limitation des charges en vue de

la protection des routes. Le régime de liberté absolue adopté en 1851 a toujours, en effet, soulevé l'hostilité de l'Administration et dans le dernier projet du Code de la Route, nous retrouverons le retour partiel aux anciennes prohibitions.

Une disposition spéciale s'appliquait aux courses d'automobiles qui ne pouvaient avoir lieu sur la voie publique sans une autorisation délivrée par chacun des préfets des départements intéressés ; cette autorisation ne dispensait d'ailleurs pas les organisateurs de demander au moins huit jours à l'avance pour chacune [des communes intéressées l'agrément du maire (art. 31).

Le régime établi par le décret de 1899 était donc en principe très libéral. A l'exception de quelques mesures imposées par la nature des véhicules nouveaux, leur droit de circulation était tel que l'établissait le droit commun.

Cependant quelques restrictions spéciales avaient été établies dont un petit nombre doivent être approuvées.

L'établissement du permis de conduire ne soulève aucune objection, bien qu'en 1899 il soit apparu comme une entrave à la liberté. La doctrine juridique envisagea même la question de savoir si l'on pouvait « entraver la liberté complète de la circulation en soumettant les automobiles aux formalités du certificat de capacité » et... « s'il y avait moyen de se pourvoir en droit ». On considéra finalement que ce décret n'avait rien d'illégal. « Le temps et les mœurs, accomplissant leur œuvre de progrès, habituèrent le public à la circulation quotidienne des voitures automobiles ; il sera un temps où sous la pression de l'opinion publique elle-même disparaîtront pour les

conducteurs d'automobiles toutes les entraves à la liberté complète de circulation (1). »

Nous considérons que l'établissement du permis de conduire, même s'il constitue une restriction à la liberté, est une mesure entièrement louable et dont l'application devrait être généralisée. Mais nous ne pouvons approuver la prétention de l'Administration de retirer ce permis par simple arrêté préfectoral, même si ce retrait ne peut être opéré que le titulaire entendu et après avis du Service des Mines, selon la procédure indiquée par l'article 32.

La sanction édictée par cet article est incontestablement illégale ; l'inobservation des règlements, si elle peut comporter des peines de simple police ou de correctionnelle, ne peut justifier l'application d'une sorte d'incapacité et, en tout cas, la juridiction administrative, surtout sous une forme aussi exceptionnelle, ne nous semble point compétente pour frapper un particulier d'une déchéance de cette nature. Le permis de conduire, en effet, constate simplement l'existence, au moment de l'examen, de certaines capacités requises. Il est inadmissible que, quels que soient les faits postérieurs, ceux-ci puissent avoir un effet rétroactif. Vainement, a-t-on objecté que la juridiction administrative avait le pouvoir d'opérer un semblable retrait à l'égard des permis de chasse. Les permis de chasse, il est à peine besoin de le faire remarquer, ne présentent, avec le certificat de capacité de conduite des automobiles, aucune analogie ; ce sont, en effet, des autorisations délivrées dans un but presque exclusivement fiscal, elles ne constatent aucune espèce de capacité et ne sont délivrées par l'Etat qu'en vertu d'une sorte de subsistance des an-

(1) Rixens et Lafont.

ciens droits régaliens que justifiait la considération autrefois importante de la sécurité publique et de la nécessité de n'accorder le port d'armes qu'à des personnes d'une moralité satisfaisante. Elle a malheureusement beaucoup perdu de son intérêt à l'époque actuelle.

Enfin, si l'Administration possédait le pouvoir d'annuler rétroactivement le certificat de capacité délivré aux conducteurs d'automobiles, ceux-ci se trouveraient soumis à un régime d'exception, les titulaires des autres certificats et diplômes de toute nature délivrés par le Gouvernement ne pouvant tomber en aucun cas sous le coup d'une mesure de cette nature. Les médecins et pharmaciens eux-mêmes qui ont abusé de leur titre ne sont soumis qu'à la juridiction des tribunaux criminels (1).

Le décret de 1899, en admettant l'automobile au bénéfice des dispositions libérales du système de 1851-1852, apportait cependant quelques restrictions à son droit de circulation ; ainsi l'obligation de ralentir et même d'arrêter imposée dans certains cas par l'article 14 ne peut être acceptée sans réserve que si l'on y voit une mesure d'humanité, un conseil de prudence en vue d'éviter autant que possible les accidents ; elle est extrêmement discutable, au contraire, si on la considère comme une source de responsabilité soit pénale, soit civile. Quelles sont, en effet, les conditions dans lesquelles l'automobile pourra être une cause d'accident, de désordre ou de gêne ? L'article 4 des arrêtés de 1896 imposait un arrêt analogue aux cyclistes en cas d'embarras de la voie publique ou de frayeur des chevaux. Si ce régime devait être étendu à l'automobile, une telle interprétation équivaldrait pratiquement à sa

(1) V. sur cette question Rixens et Lafont, p. 89. Nombreux articles dans les journaux et revues sportives.

prohibition. La jurisprudence a décidé très sagement que le ralentissement et l'arrêt ne peuvent être imposés que s'il se produit un événement anormal et extraordinaire, tel qu'un embarras de voitures, la rencontre d'une foule compacte, l'encombrement de la voie publique par des travaux, des corps étrangers déposés accidentellement, etc...

La question du cheval peureux ou effrayé a, au contraire, soulevé de très vives discussions. Dès 1899, l'on admettait que l'obligation d'arrêter complètement la machine en raison de la frayeur des chevaux devait être tout à fait exceptionnelle. Depuis cette époque, les jugements de plus en plus nombreux et de plus en plus explicites ont établi le principe que les chevaux mis en circulation sur les routes devaient être dressés en vue des éventualités et des rencontres qui peuvent se produire sur la voie publique et que, par suite, le propriétaire du cheval est responsable lorsque celui-ci cause des accidents à la seule vue d'une automobile, lorsque cette voiture ne produit point un bruit anormal.

En dehors de ces cas spéciaux, le décret de 1899 limitait impérativement la vitesse à un maximum de 30 kilomètres à l'heure. Une pareille limitation nous paraît à la fois dénuée d'utilité et impossible à faire respecter. Une longue expérience a aujourd'hui démontré que les vitesses supérieures à 30 kilomètres à l'heure étaient normales pour les voitures automobiles et qu'il était impossible de ne point violer une prescription aussi rétrograde. En fait, il n'est point aujourd'hui une seule automobile qui ne soit, en dehors de la circulation urbaine, à l'état de contravention permanente.

Malgré cela, les contraventions pour excès de vitesse restent extrêmement difficiles à constater. Il est à peu

près impossible d'évaluer par les moyens dont disposent ordinairement les agents verbalisateurs la vitesse exacte d'une voiture ; toutes les tentatives faites en ce sens ont abouti à des erreurs, dont certaines sont formidables. On a pu voir des agents prétendre qu'une voiture faisait plus de 30 kilomètres à l'heure, alors qu'il lui était impossible par sa construction même de dépasser 10 à l'heure. Dans d'autres cas des erreurs de calcul ont abouti à des résultats extravagants, par exemple à relever une vitesse de plus de 70 kilomètres à l'heure dans la traversée d'une rue, alors que le compteur monté sur la voiture en indiquait à peine 20.

Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir sur cette question toujours d'actualité (1).

Les pouvoirs des maires, en matière de réglementation de la circulation automobile, n'étaient point précisés comme dans les arrêtés de 1896 : il ne leur était nullement imposé de faire connaître aux circulants leurs décisions par des affiches maintenues en parfait état de lisibilité : par suite il est impossible d'éviter sûrement les contraventions dans la traversée des villages, car la vitesse maximum varie suivant les fantaisies locales ; certaines villes se sont fait une triste spécialité par leurs excès en ce sens : l'on a pu voir tout récemment un juge de paix condamnant en simple police un chauffeur convaincu d'avoir, dans la traversée d'une ville (Issoire), dont les avenues nullement encombrées présentent une largeur bien supérieure à celle des routes nationales, dépassé un piéton qui cheminait le long du trottoir !

(1) V. Archdeacon, *La contravention au vol*.

Sur ce point encore le régime de 1899 appelle impérieusement des modifications.

Malheureusement, bien que les imperfections du décret de 1899 fussent très rapidement devenues évidentes, il était impossible jusqu'à présent d'y apporter un remède. Ce régime incomplet mais libéral devait, en effet, pendant plusieurs années subir des critiques extrêmement violentes ; les adversaires de l'automobile allaient s'épuiser en assauts multipliés pour contraindre le Gouvernement à modifier ses dispositions dans un sens de plus en plus restrictif.

Pendant 10 ans c'est une série de propositions et de projets inspirés par les appréhensions que cause à certains esprits le brusque développement de la locomotion nouvelle. Les Gouvernements useront tous leurs efforts de résistance à maintenir les anciennes dispositions en n'accordant à ces réclamations que des satisfactions de détail. Mais, pendant 10 ans il sera impossible d'entreprendre un travail de revision qui ne pourrait s'effectuer qu'au milieu de polémiques violentes et risquerait d'ouvrir la porte à d'inadmissibles exagérations.

II. — Le décret de 1901.

Aux protestations du début que nous avons signalées n'avaient point tardé à succéder des récriminations très nombreuses. Nous renegrettons de pouvoir mettre sous les yeux de nos lecteurs des extraits de la plupart des journaux où éclate l'état de l'opinion publique à cette époque.

Les Pouvoirs publics demeuraient extrêmement calmes.

A Lyon, sur l'initiative de M. Augagneur, on imposait aux automobiles l'application de gros numéros devant servir à leur identification ; ce système, qui soulevait alors de vives objections, devait très rapidement être généralisé.

Un arrêté du 26 mars 1900 créait, pour la première fois, une Commission chargée d'examiner les modifications à apporter au décret de l'année précédente ; cette Commission commençait ses travaux dans un esprit affranchi de toute hostilité systématique.

Malheureusement un événement survient qui va obliger les Pouvoirs publics à se départir de leur libéralisme et à promettre aux partisans des réglementations répressives des satisfactions qui leur seront accordées par un décret de 1901. Pendant la course de « Paris-Roubaix », une automobile, par suite d'un dérapage en pleine forêt de St-Germain, fut projetée dans un groupe de curieux qui s'étaient placés à la Croix de Noailles dans le but exclusif d'assister au spectacle des voitures en vitesse. Il y eut deux ou trois blessés et parmi eux se trouvait la femme d'un député influent. Tout aussitôt le monde parlementaire fut en émoi et l'on annonça l'interdiction des courses.

Dans le sein même du monde automobiliste, des divisions se produisaient. Le 2 juin 1901 « l'Union automobile de France » publiait un manifeste réclamant la suppression des courses et leur limitation à des tronçons de route de faible longueur gardés et surveillés. « L'Automobile Club de France » protesta avec énergie, rappelant que « les courses ont été la cause la plus puissante des perfectionnements apportés à la construction des voitures automobiles » et, durant les premiers mois de l'année 1901, les courses se multiplièrent en dépit de nombreuses interdictions.

Le public commençait d'ailleurs à s'habituer à l'automobile et ce n'était plus qu'une certaine presse politique qui continuait à assiéger les Pouvoirs publics de ses récriminations,

Le résultat de ces plaintes est contenu tout entier dans le décret du 10 septembre 1901. Le Gouvernement, obligé de donner quelque satisfaction à des opinions très excitées, se borna à imposer à toutes les voitures une obligation nouvelle et à interdire les courses. « Devant le nombre croissant des accidents d'automobiles », pour employer l'expression des communiqués officiels, le Ministre de l'Intérieur et des Travaux publics avait dressé le rapport suivant : « L'opinion publique s'est, à juste titre, émue des accidents trop nombreux résultant de la vitesse exagérée avec laquelle circulent les automobiles. Le règlement du 10 mars 1899, article 14, avait limité cette vitesse à 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et à 20 kilomètres dans les agglomérations, après avoir spécifié que la vitesse devait être notablement réduite jusqu'à celle de l'homme marchant au pas dans toutes les circonstances où la prudence le commandait. Ces sages prescriptions ont été perdues de vue. Se laissant aller de plus en plus à l'entraînement de la vitesse, les conducteurs d'automobiles se montrent trop peu soucieux de la sécurité des routes et alarment les populations des villages par l'allure immodérée de leur marche et il arrive trop souvent qu'après avoir causé un accident, préoccupés d'échapper aux sanctions qui pourraient les atteindre, ils se dérobent sans avoir pu être reconnus. Le Gouvernement doit prendre les mesures réclamées par une pareille situation » (rapport du 11 septembre 1901). Les mesures annoncées étaient contenues dans un décret de la même date.

Le décret du 10 septembre 1901.

Le décret du 10 septembre 1901 devait apporter aux autophobes une certaine désillusion. Le Gouvernement, en effet, se refusait à adopter la plupart des mesures par eux proposées. « Il n'est pas possible, disait le même rapport déjà cité, d'interdire la mise en service des véhicules capables de marcher à plus de 30 kilomètres à l'heure. Bien que, comme nous aurons l'occasion de le dire, nous n'ayons pas l'intention d'autoriser des courses sur routes, elles restent légalement possibles encore, d'autre part, en dehors des voies publiques, sur des terrains privés, sur des pistes, où la vitesse n'est pas réglementée. Enfin, si l'on veut pouvoir gravir une rampe d'une allure un peu soutenue, encore qu'inférieure à celle permise par le règlement, le véhicule doit être capable en palier de dépasser cette dernière ; interdire en principe la construction d'automobiles marchant à plus de 30 kilomètres à l'heure serait donc une mesure vexatoire qui pourrait nuire au développement et aux progrès d'une industrie qui mérite d'être encouragée par les progrès qu'elle réalise presque journellement et le nombre d'ouvriers qu'elle emploie. »

Le décret de 1901 se bornait donc à prendre des dispositions qui devaient permettre d'atteindre plus aisément les exagérations de vitesse en facilitant l'identification des voitures automobiles. L'interdiction des courses qui formait la deuxième partie de ce décret était plus théorique que réelle.

Enfin, à titre de compensation, le Gouvernement, pour favoriser la classe des voiturettes, élevait la limite fixée pour l'obligation de la marche arrière à 350 kilos. Ce

dispositif assez coûteux n'est donc point exigé pour les véhicules d'un poids inférieur.

Identification.

Le mode d'identification adopté par le Gouvernement était l'extension à toutes les voitures susceptibles de faire plus de 30 kilomètres à l'heure des gros numéros déjà employés dans la ville de Lyon. Un arrêté et une circulaire de la même date que le décret fixèrent avec une extraordinaire minutie les conditions d'établissement de ces numéros. Nous ne nous attarderons point à rappeler que le numéro d'immatriculation est suivi d'une lettre désignant l'arrondissement minéralogique. Cette disposition ne s'appliquait qu'aux voitures susceptibles d'atteindre plus de 30 kilomètres à l'heure en palier. En conséquence, l'on dut modifier tout le reste de la réglementation pour déterminer quelles étaient celles des voitures qui tombaient sous l'application du texte nouveau et l'on prit des mesures pour lui assurer un effet rétroactif. En fait, ce système eût pu sans aucun inconvénient être étendu à toutes les automobiles et même à toutes les voitures (art. 7 modifié).

Interdiction des courses.

L'interdiction des courses annoncée par le Gouvernement n'était en fait nullement réalisée par le texte nouveau de l'article 31. Cette nouvelle rédaction prévoyait seulement la nécessité, en sus des autorisations déjà exigées, de celle du Ministre de l'Intérieur pour les courses dont le parcours comprenait plusieurs départements ; en fait, cette autorisation fut presque aussi fréquemment accordée que par le passé.

Telle était l'économie du régime résultant du décret de 1901. Comme l'exprimait le rapport officiel des Ministres qui en étaient les auteurs, on s'était efforcé « de concilier les intérêts de l'industrie automobile avec ceux de la sécurité publique ». « Nous nous plaignons, concluait le rapport, à escompter l'efficacité de ces mesures que nécessitent les imprudences d'un certain nombre de conducteurs d'automobiles. Si l'expérience montrait malheureusement l'inefficacité de ces premières dispositions, le Gouvernement serait obligé de recourir, avec un système d'immatriculation général de toutes les automobiles sans distinction, aux mesures plus rigoureuses qu'exigerait la sécurité de la circulation publique sur les routes. »

Comme on le voit, en dehors de ces vagues menaces dont la réalisation apparaissait comme fort improbable, le Gouvernement s'était attaché à continuer sa politique libérale.

Les nombreuses difficultés qui découlèrent dans les années suivantes de l'application de ce décret provenaient bien moins de la sévérité de ses prescriptions que d'une interprétation abusive. Le système du numérotage, excellent en principe, ne présentait que des inconvénients de pure pratique. En dehors de l'impossibilité que nous avons signalée de se rendre un compte exact de la réalité de la contravention si fréquente d'excès de vitesse, la plupart des abus qui motivèrent des plaintes légitimes résultaient d'une exagération purement jurisprudentielle. Le plus gros inconvénient du système est celui qui tient aux erreurs de lecture. Rien de plus difficile que de lire correctement le chiffre apposé à l'arrière d'une voiture qui s'éloigne avec rapidité, surtout lorsque l'obscurité, la poussière, la boue, etc.. diminuent encore la visibilité de

la plaque. D'autre part, une pratique malheureusement trop répandue consiste dans l'apposition par le chauffeur de numéros falsifiés. Il en résulte que fort souvent le propriétaire d'une automobile apprend à son grand étonnement qu'on lui a dressé un procès-verbal, une contravention « au vol » dans un endroit où il n'est jamais allé, ou à une époque à laquelle il se trouvait précisément ailleurs. Ces erreurs qui, la plupart du temps, sont purement matérielles, n'auraient aucune gravité si les tribunaux, et en particulier les juges de paix, admettaient, conformément à l'interprétation du Ministre des Travaux publics lui-même (Circulaire du 11 septembre 1901), que « la lecture du numéro d'ordre... constituera *l'un des éléments utiles* pour identifier les conducteurs d'automobiles » au lieu de la considérer comme une preuve absolue et suffisante par elle-même.

Enfin, l'un des inconvénients les plus irritants du système de la contravention au vol disparaîtrait si l'on se décidait à opérer une simple réforme de détail. Ce qui rend généralement difficile la justification de l'accusé, c'est que la contravention ne lui est signifiée que fort longtemps après la date de sa constatation prétendue ; cela tient à la négligence générale des Parquets et de l'Administration. Les automobiles étant, en effet, immatriculées dans chaque arrondissement minéralogique sur un registre spécial, il suffirait de 48 heures pour obtenir l'indication du nom du propriétaire de la voiture soupçonnée et, en moins de trois jours, celui-ci pourrait être mis au courant de l'accusation qui pèse sur lui. Il serait fort utile qu'un délai spécial fût fixé pour la validité des contraventions au vol en tenant compte du peu de temps réellement nécessaire pour la vérification de cette identité.

Dans les années qui suivirent la promulgation de ce décret, l'hostilité de l'opinion, dont nous avons déjà constaté la décroissance, s'atténua de plus en plus rapidement. En 1902, la 4^e Chambre du Tribunal de la Seine, présidée par M. Séré de Rivière, et la 7^e Chambre, présidée par M. Soubeyran de St-Prix, rendirent des décisions intéressantes en faveur de la locomotion nouvelle, spécialement en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de chevaux vicieux ou peureux.

Dans le public le sang-froid renaissait très visiblement ; quelques accidents survenus sur les routes encombrées par les ruraux et par les charretiers avaient provoqué des pétitions hostiles. D'autres pétitions circulèrent en sens inverse et recueillirent de nombreuses signatures. On aboutit à la nomination d'une nouvelle Commission extra-parlementaire dans laquelle les deux partis se trouvaient également représentés. Cette Commission discuta avec acharnement, mais se sépara sans avoir produit aucun résultat.

Une proposition de M. Jousselin demandant que l'on exigeât des verbalisateurs quelque connaissance de l'automobile n'eut pas plus de succès ; elle avait cependant recueilli une adhésion presque unanime. L'opinion publique, en effet, évoluait toujours, et lorsqu'en 1903 la grande course de Paris-Madrid se termina par les terribles accidents dont nous avons évoqué le souvenir, l'impression, ainsi que nous l'avons rappelé, fut beaucoup moins celle d'une animosité quelconque qu'une profonde tristesse mêlée d'une très vive compassion pour les victimes ; visiblement, la réaction triomphait et l'autophobie perdait chaque jour du terrain.

Le Gouvernement, de son côté, manifestait plus ouver-

tement que jamais son intention de protéger l'industrie nouvelle et de faire cesser toute mesure qui aurait un caractère « excessif ou vexatoire ».

Un certain nombre d'arrêtés de maires autophobes furent annulés par le Ministère de l'Intérieur, entre autres un arrêté du maire de Gannat interdisant absolument la circulation des automobiles sur le territoire de sa commune.

Et en 1903 (12 août), une circulaire ministérielle, signée d'un nom qui n'évoque cependant pour personne une idée de faiblesse ou de libéralisme excessif, vint rappeler aux préfets qu'ils doivent s'opposer à ces sortes d'abus. Le texte de cette circulaire mériterait d'être rapporté tout entier : « Les limitations d'allure ainsi opérées ont été souvent considérables et très inférieures à l'allure normale d'un cheval au trot permise en général par les règlements. La Commission extra-parlementaire de la circulation des automobiles a d'ailleurs appelé spécialement mon intérêt sur les différents traitements appliqués aux véhicules à traction animale et aux véhicules à traction mécanique, et sur la rigueur des arrêtés concernant ces derniers... Vous devez vous opposer à toutes mesures excessives ou vexatoires.

« A moins de circonstances particulières, il semble difficile de justifier l'obligation qui serait imposée aux véhicules automobiles de traverser une agglomération à une allure sensiblement plus ralentie que celle qui est permise aux véhicules à traction animale. La puissance des freins et la souplesse des organes de direction sont telles, en effet, qu'à une allure modérée les automobiles peuvent presque instantanément être arrêtées ou détournées d'un obstacle ; elles ne présentent donc pas plus de danger pour la circulation que les autres véhicules.

« Sans doute, il faut tenir compte des appréhensions du public inhérentes à cette innovation et aussi des difficultés particulières que présente l'œuvre de la police à l'égard des excès de vitesse ; mais il convient au moins d'écarter toute prescription qui traduirait une certaine hostilité contre le nouveau mode de locomotion appelé à rendre des services considérables et avec lequel le public se familiarisera peu à peu... »

Cette circulaire était signée de M. Combes.

CHAPITRE III

L'ADAPTATION NÉCESSAIRE

Vers la fin de l'année 1903, nous pouvons donc constater que le grand public s'est habitué à la fréquentation de l'automobile et a pu apprécier les avantages que comportent le développement et la vulgarisation de la locomotion nouvelle. L'automobile s'est, de son côté, assagie, les grandes courses sur route ont été à peu près abandonnées. Après « Paris-Madrid », les voitures de tourisme remplacent de plus en plus les voitures de pur sport. C'est, cependant, à ce moment que se manifeste dans le monde intellectuel un courant d'hostilité contre ce que l'on appelle « Les excès de l'automobilisme ». Si les accidents d'automobiles, ainsi que nous le montreront les statistiques officielles, sont en fait peu fréquents, néanmoins ils produisent une impression dont la vivacité, pour des causes qu'il nous est impossible d'étudier, est très grande. Tout le monde est d'accord sur la nécessité d'en diminuer, autant que possible, la fréquence, mais lorsqu'il s'agit de choisir un mode d'action, les auteurs des projets se divisent en deux camps.

Pour les uns, la cause presque exclusive de la plupart des accidents dans lesquels figure un véhicule automobile est cette automobile elle-même. Pour eux le remède au mal que l'on déplore consiste en une série de mesures très généralement répressives contre l'automobiliste ; les mesures

préventives ne sont que rarement proposées en raison de la nature même de ce mode de circulation. On croit que des condamnations pénales très sévères et surtout l'établissement d'un mode de responsabilité civile spécial obligeront les automobilistes à ne circuler qu'avec la plus grande prudence et qu'ainsi la plupart des accidents seront évités. Pour ceux qui surviendraient malgré tout, une organisation nouvelle de la responsabilité civile permettrait de donner dans presque tous les cas une satisfaction facile à ceux qui en auraient été victimes.

Les propositions de cette nature inspirées soit par le système préventif, soit surtout par le système répressif, sont extrêmement nombreuses ; elles ont pour caractère commun de considérer l'automobile comme la cause principale, habituelle en quelque sorte, de tous les accidents auxquels ce genre de véhicule se trouve mêlé. Et comme elles tendent toutes à réclamer des mesures défavorables aux automobilistes, il ne faut point s'étonner que l'on ait qualifié l'ensemble de leurs auteurs d'« autophobes ».

En face de ces « autophobes », un certain nombre de bons esprits estiment que la locomotion automobile ne doit point supporter d'aussi lourdes responsabilités, que les accusations qu'on peut lui imputer sont exagérées et proviennent surtout de l'émotion causée par l'apparition d'un mode de locomotion auquel le public n'est point encore habitué. Il faut, pensent-ils, « attendre de ce seigneur tout-puissant qui s'appelle le Temps le remède à nos maux et que les cerveaux les plus lents aient fini par s'accoutumer aux choses nouvelles qui ne sont la plupart du temps que la forme qu'adopte le progrès pour s'imposer à nous » (H. Desgrange).

En attendant le tassement inévitable qui remettra les

choses au point, ils réclament la révision complète du système de circulation dont ils considèrent les lacunes comme responsables, au moins autant que le développement de l'automobilisme, de la plupart des accidents signalés.

En fait, il est incontestable que notre système de circulation présente de très nombreuses lacunes et que sa révision et son application effective s'imposent au Gouvernement avant toute autre mesure destinée à prévenir les accidents.

En même temps, par une tactique adroite, les défenseurs de l'automobilisme rejettent ainsi à une date indéterminée la réalisation des mesures proposées par leurs adversaires en les faisant dépendre d'une grande réforme dont la préparation exigera un temps suffisant pour apaiser bien des hostilités.

Durant quelques années, de très nombreuses propositions sont ainsi émises de part et d'autre. Celles qui émanent du premier groupe, après de laborieuses discussions, aboutissent au vote de la loi de 1908 qui, dirigée dans l'origine par les « autophobes » contre les seuls automobilistes, a été accueillie avec faveur par l'un et l'autre partis et est devenue ainsi un texte d'une portée très générale, applicable à tous les modes de circulation et qui constitue simplement une étape dans la voie de la révision totale de notre système de circulation.

Nous étudierons d'abord les projets présentés par les partisans du premier mode de réglementation auquel nous conserverons pour plus de commodité la qualification réelle et un peu familière « d'autophobes » et la loi du 17 juillet 1908 qui en a été l'aboutissement. Nous examinerons ensuite les divers projets de réforme générale et

particulièrement le projet du « Code de la Route » qui sera incessamment soumis à la discussion du Parlement.

**I. — Des propositions et projets qui ont abouti
au vote de la loi de 1908.**

Nous avons vu en 1901 un accident survenu à un membre de la famille d'un parlementaire amener une modification dans la réglementation de la circulation ; le même fait se reproduit en 1905 ; mais il n'aboutit qu'à la nomination d'une simple Commission.

En 1905, à la suite d'un accident survenu à M. Juttet, Chef du Cabinet du Ministre des Finances, le Parlement se trouva tout à coup en émoi ; il y eut des questions posées au Gouvernement, le Sénateur Gomot essaya une interpellation. Pour détourner la tempête, le Gouvernement nomma une Commission interministérielle, c'est-à-dire purement administrative et lui donna pour mission d'examiner :

1° L'établissement d'un minimum d'âge pour les conducteurs ;

2° « Les conditions de capacité que l'on pouvait en exiger » ;

3° « L'immatriculation de tous les véhicules par un procédé immuable plus apparent » ;

4° La « recherche entre autres solutions de la possibilité de munir les véhicules d'un appareil indicateur de vitesse, de supprimer les trompes d'avertissement et d'assurer la vérification des freins à des intervalles déterminés ».

L'indicateur de vitesse si fréquemment proposé est bien inapplicable en raison de la facilité des fraudes. En 1905, on proposait un certain appareil d'origine belge devant

indiquer la vitesse par l'apparition de plaques de couleurs variées. Un ouvrier demandait que les automobiles fussent « soumis au poinçonnage » ? Quelqu'un proposa de remplacer la trompe par un phonographe qui devait prodiguer aux passants ses avertissements. On reprit l'éternelle question de la suppression de la trompe en l'aggravant par la proposition d'interdire les assurances contre les accidents. Il est vrai que cette dernière proposition s'accompagnait d'une dispense pour les victimes de produire aucun témoin, ce qui établissait la présomption de culpabilité à l'égard des automobilistes. Un projet Grillon allait jusqu'à demander la saisie et la vente immédiate de toute automobile ayant causé un accident.

La Commission étudia ces différentes propositions ; le résultat de ces travaux fut un rapport présenté par M. Walckenaer, c'est dire que ces prétentions furent énergiquement repoussées.

Nous nous étendrons plus longuement sur les projets juridiquement intéressants qui ont été l'objet des discussions d'école en raison précisément de leur caractère spéculatif et de la valeur scientifique de certains d'entre eux.

Projet Colin.

Dès le 24 janvier 1907, une Commission composée de membres de la Société d'Etudes législatives tenait sa première réunion dans une Faculté de droit. Après plusieurs séances successives un rapport fut déposé au nom de cette Commission par M. Ambroise Colin.

L'article 1^{er} établissait la responsabilité de tout propriétaire d'automobile en cas d'accident « sans qu'il soit be-

soin de démontrer qu'il ait commis aucune faute ». La faute grave de la victime constituait cependant une atténuation à cette responsabilité, mais la charge de la preuve incombait nécessairement au propriétaire de la voiture. L'article 3 instituait un fonds spécial de garantie qui devait être alimenté par des taxes nouvelles à percevoir sur les propriétaires d'automobiles. Ce fonds de garantie, analogue à celui constitué par la loi de 1898 sur les accidents du travail, devait assurer l'indemnisation des victimes de tous les accidents, même si l'auteur en demeurait inconnu. Cette indemnisation s'opérait suivant les règles nouvelles sans qu'il fût besoin de démontrer aucune faute du chauffeur. La caisse de garantie avait d'ailleurs un recours personnel contre le chauffeur. D'autres articles imposaient la déclaration obligatoire de tout accident à peine d'une amende de 16 à 300 francs (art. 6) et l'obligation de l'arrêt après l'accident (art. 8) établissant ainsi un nouveau délit : le délit de fuite.

Le droit commun continuait à s'appliquer aux accidents survenus aux automobiles et aux automobilistes eux-mêmes, ce qui, assuraient les auteurs du projet, ne devait « soulever aucune objection » (1).

Le système nouveau de responsabilité (2) sans faute, analogue au système adopté pour les accidents du travail, ne constituait bien évidemment point l'application du droit commun, mais une exception qui, ainsi que nous l'expliquait le rapporteur, avait été « voulue ». Pour justi-

(1) Article 7 du projet et rapport Colin (séance du 18 avril).

(2) Sur tout le système défendu par M. Colin, voir : *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, année 1907 (séances des 18 avril, 16 mai, 30 mai) ; *Revue politique et parlementaire*, t. 57 ; *L'accident d'auto et la loi*, etc...

fier une telle mesure, on se basait, d'une part, sur toutes les théories nouvelles sur la responsabilité et, de l'autre, sur l'imprudence prétendue très générale des automobilistes. Pour le cas où aucune faute ne pouvait être relevée contre le chauffeur, on justifiait la proposition nouvelle de le rendre responsable malgré son absence de culpabilité par cette idée qu'en introduisant dans la circulation un appareil nouveau très dangereux sans autre but que son agrément ou son avantage personnel, il créait un risque nouveau dont il devait être responsable en toute occurrence. On avait poussé très loin cette idée ; ainsi, disait-on, les accidents dus aux causes les plus fortuites, ceux mêmes qu'il est impossible d'éviter parce qu'ils relèvent de la nature des choses doivent en réalité être attribués à une faute très générale de l'automobiliste. Si sa voiture dérape, si un pneu éclate, il est encore coupable dans une mesure très atténuée il est vrai, mais il est coupable, cependant, car s'il a monté sur sa voiture des pneumatiques qui risquent de la faire déraper ou dont l'éclatement provoque de brusques embardées, « cette absence de précaution doit être une source de responsabilité ».

Pour justifier la création du fonds de garantie, on évoquait l'exemple de la même loi de 1898 et l'on établissait par des calculs très approximatifs que l'accroissement de charge qui pèserait sur les propriétaires d'automobiles ne devait guère dépasser 20 0/0 du taux ordinaire des assurances.

Enfin le délit de fuite prévu par l'article 8, qui ne faisait d'ailleurs que reprendre des projets antérieurs, devait être puni des peines portées aux articles 319 et 320 du Code pénal.

L'élaboration de ce projet de loi par la Société d'Études

législatives n'eut sans doute point l'importance que lui attribuèrent certaines publications favorables. L'une d'elles, en commentant deux ans après la loi du 17 juillet 1908 (*Bulletin commentaire des Lois nouvelles et Décrets*), prétendait que cette élaboration « prouvait qu'un mouvement très net s'était créé dans le monde intellectuel, en même temps que l'émotion du pays était portée à son comble ».

Cette appréciation rétroactive était peut-être un peu exagérée ; le projet de la Société d'Études législatives et le rapport de M. Colin ne pouvaient avoir qu'un faible retentissement sur l'opinion publique ; néanmoins, ils furent la cause déterminante de la proposition d'un certain nombre de projets analogues ou inspirés par le même esprit.

M. Pascaud (1), en 1908, reprit à peu près dans leur intégralité les propositions de la Société d'Études législatives relatives à la responsabilité civile. M. Pascaud présentait, en outre, quelques observations dont certaines sont incontestablement très fondées. La dispense de l'apposition du numéro sur les voitures dont la vitesse n'atteint pas 30 kilomètres à l'heure ne se comprend point et constitue une lacune regrettable. Le régime de 1851-1852 est de plus en plus insuffisant ; certaines prescriptions du décret de 1899 devraient être rappelées aux conducteurs : celle par exemple qui leur impose l'obligation d'entretenir les principaux organes de la voiture. Certaines autres propositions du même auteur sont, au contraire, extrêmement contestables ; on a à peu près renoncé aujourd'hui

(1) Pascaud, La circulation des automobiles et la responsabilité pénale et civile de leurs conducteurs. *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1908, p. 602.

à l'idée d'imposer aux automobiles l'obligation d'être munies d'un indicateur de vitesse. Les expressions mêmes dont se sert M. Pascaud montrent quelle idée singulière se faisaient des compteurs de vitesse les auteurs de ce genre de propositions. M. Pascaud demandait « un appareil enregistreur qui compterait automatiquement les kilomètres comme on compte les minutes ».

Le même auteur critiquait l'abandon par les pouvoirs publics de la faculté qui leur était attribuée par l'article 32 du décret du 10 mars 1899 de retirer le permis de conduire à tout chauffeur ayant encouru deux contraventions dans l'année. « On n'a pas oublié, disait-il, que le décret de 1899 donne aux préfets le droit de retirer aux conducteurs ou aux propriétaires d'automobiles les certificats de capacité qui leur ont été délivrés », et il se plaignait que l'Administration n'usât jamais de cette faculté. Par contre, M. Pascaud reconnaissait que le droit de prononcer le retrait du permis aurait dû régulièrement être attribué aux seuls tribunaux répressifs.

Mais le même auteur ne craint pas de proposer des amendes particulièrement élevées pour toute infraction aux règlements sur l'automobilisme :

Pour le refus de présenter le permis ou le récépissé de déclaration : 50 à 200 francs.

Pour le défaut d'entretien : 100 à 500 francs.

Pour le refus d'arrêter sur l'injonction des agents, le défaut de ralentissement dans un lieu habité ou sur une voie encombrée : 100 à 500 francs d'amende.

L'absence de compteur devait être punie d'une amende de 100 à 200 francs ; de même que l'excès de vitesse.

Enfin le retrait du permis de conduire s'appliquerait à toute récidive d'excès de vitesse ou de refus d'arrêter sur

un simple signe des agents et la durée de ce retrait ne saurait être moindre de trois mois et pourrait même s'élever à deux ans.

L'exagération de ces pénalités est trop manifeste pour qu'il soit nécessaire d'insister.

Quant à la théorie de la responsabilité du chauffeur, sauf faute lourde de la victime, M. Pascaud l'approuvait à peu près entièrement et admettait cependant comme cause de décharge de cette responsabilité le cas fortuit, la force majeure ou la faute d'un tiers. L'établissement de la responsabilité collective organisée sous la forme de création d'un fonds de garantie lui apparaissait comme peu juridique, mais extrêmement désirable.

Un troisième projet fut présenté par M. Barthou (1), Ministre des Travaux publics, en remplacement d'une proposition de MM. Messimy, Bérard, etc..., directement inspirée des débats de la Société d'Etudes législatives et qui contenait un certain nombre de dispositions extrêmement sévères :

Le défaut d'éclairage des plaques de numéros devait être puni de 200 francs d'amende et de 6 mois de prison au maximum. Les dites plaques devaient être plombées, ce qui procurait à l'Administration l'occasion de percevoir une taxe nouvelle de 3 francs par an. Enfin, un casier judiciaire spécial devait être institué pour les conducteurs d'automobiles.

Cette disposition était seule conservée dans le projet Barthou ; mais l'article 1^{er} de ce projet prévoyait, en outre, le retrait du permis de conduire prononcé par les tribunaux répressifs pour une durée de 8 jours à 2 mois,

(1) Proj. 12 mars 1908.

« en cas d'infraction aux lois et décrets... passible d'une peine d'emprisonnement ».

La création du casier automobiliste se cumulant avec le casier judiciaire applicable à tous les délinquants paraissait d'une utilité fort douteuse.

Quant au retrait du permis de conduire, nous avons vu que l'article 32 du décret de 1899 donnant aux préfets le pouvoir de retirer ce permis est absolument irrégulier. Il faudrait établir une incapacité nouvelle, « l'incapacité de conduire », de nature essentiellement pénale et qui ne pourrait être appliquée que par les tribunaux judiciaires.

En fait, le retrait du permis prévu par le projet Barthou, en raison de la combinaison des différents articles du Code pénal (art. 476, 478) relatifs aux contraventions, pouvait s'appliquer dans les cas les plus bénins. N'importe quelle contravention, si insignifiante soit-elle, peut entraîner une peine d'emprisonnement. Le projet Barthou fut d'ailleurs modifié sur ce point et l'on réduisit les cas de retrait du permis aux délits prévus par les articles 319 et 320, c'est-à-dire aux cas d'homicide ou de blessure involontaire.

D'autres propositions surgirent d'ailleurs postérieurement. En 1908, M. Besnard demandait que l'on attribuât la compétence au cas d'accident au tribunal du domicile du défendeur ou à celui du lieu de l'accident. Nous ne pouvons approuver une telle prétention.

La partie la plus intéressante de ces différents projets, celle qui mérite de retenir notre attention, est l'établissement d'une responsabilité civile d'une nature spéciale et d'un fonds de garantie destiné à mesurer l'application des règles nouvelles. Cette innovation a été très sévèrement

jugée par les juristes de grande valeur. « Nous avons mis, a dit l'un d'eux (1), lors de la discussion du projet à la Société d'Etudes législatives, au seuil de notre projet de loi, une sorte de guillotine, un instrument d'exécution sommaire de l'industrie automobile. » Rien de plus exact que cette comparaison ; en dehors des critiques générales qui peuvent être adressées à toutes les théories nouvelles sur la responsabilité sans faute, les propositions de la Commission dont M. Colin avait été nommé rapporteur, établissaient à l'égard de l'automobile un régime très défavorable et absolument exceptionnel.

La théorie de la responsabilité sans faute, nous l'avouons, n'est jamais parvenue à nous séduire ; nous lui reprochons de manquer de base juridique positive, non seulement dans notre droit historique, mais même dans la législation contemporaine (2) : elle nous paraît à la fois arbitraire et dangereuse. Nous ne pouvons concevoir, en l'absence d'une négligence ou d'une erreur justifiant cette responsabilité, qu'un individu puisse être responsable d'un dommage quelconque survenu à un autre individu ; nous n'apercevons entre eux aucun lien de droit et si une semblable responsabilité devait être admise, si en raison du développement des idées humanitaires, par exemple, il apparaissait comme souhaitable que les victimes de tout événement regrettable, même indépendant de l'action ou de la volonté blâmable d'un individu, dussent être indemnisées, ce n'est point, à notre sens, sur un individu quel-

(1) M. Thaller, séance du 30 mai 1907.

(2) En dehors d'un petit nombre de cas très spéciaux tels que celui de l'accident du travail dans lequel la responsabilité sans faute a été établie à la charge de l'entrepreneur, en raison de considérations plus économiques ou politiques que juridiques.

conque que cette responsabilité devrait retomber. Agir ainsi aboutirait à déplacer seulement le dommage résultant de l'accident et à le faire supporter au propriétaire de la chose, au lieu de le laisser à la charge de celui qui, par un hasard ou une fatalité évidemment regrettable, mais dont le propriétaire n'est point, par définition, la cause même lointaine, en a été la victime directe. Or, nous ne voyons point pour quelle raison l'un des individus devrait être sacrifié à l'autre. Si donc on admet une obligation de secours humanitaire ou l'existence d'un risque social, ce risque ne saurait incomber qu'à l'Etat lui-même. Encore faudrait-il admettre une conception assez spéciale de la fonction providentielle de l'Etat.

Il est donc assez hasardeux de prétendre baser une modification particulière du système actuel de la responsabilité sur des principes aussi contestés. A la vérité la question de la valeur de ces principes apparaît assez secondaire.

Mais lorsqu'il s'agit de faire sortir les théories juridiques du domaine de la pure spéculation et de prétendre en tirer des conséquences pratiques, leur application soulève de graves objections. Il nous semble impossible de ne point considérer les projets présentés par M. Colin à la Société d'Études législatives comme des mesures d'exception dirigées contre les automobiles. A ce titre, on peut leur adresser toutes les critiques spéciales à ce genre de mesures. Pourquoi imposer ainsi de lourdes charges non seulement à l'industrie automobile dont les intérêts se trouvaient indirectement compromis et qui a rencontré de brillants défenseurs, mais aux conducteurs eux-mêmes de l'automobile ?

L'automobile constitue, prétend-on, un danger spécial,

un risque nouveau dont la menace est telle qu'elle doit justifier des mesures exorbitantes du droit commun. Les statistiques invoquées lors de la discussion ne le démontrent nullement. En fait, leur imprécision est très grande ; il est extrêmement difficile, en effet, de tenir compte du nombre relatif des voitures, de leur nature exacte, du nombre de kilomètres parcourus, de la responsabilité des divers facteurs de la circulation, de la gravité des accidents, etc... Les chiffres eux-mêmes sont sujets à de vives contestations.

D'après le *Bulletin de la Société d'Etudes législatives* lui-même, la proportion des accidents serait très favorable à l'automobile. Pour le département de la Seine, les chiffres des dernières années indiquaient, en effet, le pourcentage suivant :

	1902	1904	1906
Tramways. . .	61.53	59.08	68.9
Automobiles . .	19.11	18.89	23.04
Voitures . . .	20.71	20.84	25.50
Bicyclettes. . .	1.38	1.70	1.30 (1)

Les accidents mortels imputables à l'automobile étaient extrêmement rares :

2 en 1902,
6 en 1903,
6 en 1904,
8 en 1905,
6 en 1906.

(1) Ces statistiques sont celles de la Préfecture de police, communiquées à la Société par M. Honnorat. Nous n'avons point voulu faire usage de celles dressées par M. Hennequin dans son rapport à la Commission extra-parlementaire de 1904 en raison du caractère confidentiel de ce rapport.

Le chiffre allemand fourni par certains auteurs apparaît comme extrêmement douteux (18.20 0/0).

Il est vrai que certains autophobes ne se faisaient point scrupule de doubler ou de tripler les chiffres officiels en prétendant se baser sur les faits divers parus dans les journaux. Néanmoins la proportion indiquée par les tacticiens d'une valeur reconnue n'apporte nullement la justification des mesures d'exception proposées.

L'interversion de la preuve constituait le second point du projet Colin. Trois théories se trouvaient alors en conflit ; les partisans du *statu quo* faisaient observer que les conducteurs d'automobiles étant soumis à une foule d'obligations très minutieusement détaillées par les règlements, il était toujours possible de prouver l'inobservation de ces prescriptions au cas de faute véritable du chauffeur. Cette théorie nous semble avoir pour elle à la fois la logique et les théories juridiques.

Le système proposé par M. Colin admettait à la fois l'interversion de la preuve et la responsabilité en l'absence de toute faute grave. Tout usage de l'automobile par le chauffeur constitue par lui-même « la création par lui et à son profit d'un risque nouveau pour le public qui doit avoir comme corollaire naturel et équitable qu'il se fasse l'assureur du public contre le danger de sa machine » (1). Cette théorie, que nous avons déjà critiquée, justifie parfaitement l'interversion de la preuve ; en réalité toute preuve est inutile, puisque la responsabilité du risque dérive de l'usage même de l'engin dont ce risque est la conséquence.

L'établissement du fonds de garantie en est encore une

(1) Colin, *Revue politique et parlementaire*, 1908, t. 55,

conséquence logique. Si tous les chauffeurs encourent une responsabilité par le seul usage de leur voiture, il est bien évident qu'ils doivent tous contribuer à la réparation du préjudice qu'ils causent. Une pareille conception soulève cependant de vigoureuses objections ; elle ne tend rien moins, suivant l'expression de notre distingué confrère, M. Aubin, qu'à établir entre les propriétaires d'automobiles une solidarité « qui s'étend jusqu'à la responsabilité des crimes (1) ». Cette solidarité ne s'explique point. L'automobilisme n'est point un monopole comme l'exercice des fonctions d'agent de change ou de notaire.

Si même l'on admettait la constitution de ce fonds de garantie, ce fonds devrait être alimenté non par une taxe perçue sur les seuls automobilistes, mais par des subsides levés sur tous les usagers de la route, y compris le piéton, ou plus simplement sur les fonds publics. La masse entière de la population devrait y contribuer et c'est précisément dans l'application exclusive des charges qui en résulteraient aux seuls automobilistes que se montre la partialité des auteurs du projet. Un grand nombre d'accidents, en effet, sont dus non point à l'automobile, mais aux tiers. Tout le monde bénéficie de la circulation automobile d'une manière plus ou moins directe. Le fonds de garantie, pour que sa conception ne puisse être taxée de partialité, devrait donc être alimenté par tous et profiter à tous, même aux automobilistes.

En fait un pareil système se comprendrait beaucoup

(1) Cette expression nous semble parfaitement exacte, le fonds de garantie devant principalement servir à indemniser les victimes dans les cas où l'auteur de l'accident est inconnu ou a pris la fuite, c'est-à-dire précisément ceux où il a senti sa responsabilité civile et pénale le plus fortement engagée.

mieux : l'automobiliste qui a causé un accident est, en effet, très généralement solvable et il lui est impossible de se soustraire aux conséquences pécuniaires de ses actes ; au contraire, il est extrêmement douteux qu'un piéton ou un charretier puisse réunir, même avec la meilleure volonté du monde, les fonds nécessaires à indemniser le propriétaire d'une automobile qui aura été dégradée et peut-être même entièrement brisée par sa faute. L'assurance est extrêmement répandue dans le monde automobile ; nous ne croyons point qu'elle soit applicable aux autres usagers de la route. « Il est probable que cette idée de faire participer les contribuables aux ressources du fonds de garantie soulèvera la réprobation de ceux qui se sont constitués les défenseurs du public. Néanmoins, nous la croyons juste » (1).

Les conclusions défendues par M. Colin à la séance de la Société d'Etudes législatives du 18 avril 1907 furent sérieusement discutées. M. Thaller, à la séance du 30 mai, protesta en termes fort spirituels contre toutes les lois d'exception ; « il faut prohiber ou admettre l'automobile », faisait-il remarquer, et il constatait l'état de la route française « servant d'annexe à des basses-cours ou à des maisons de paysans, de lieux d'amusement, de préaux d'école, puisque les enfants y jouent à colin-maillard ou aux billes ».

Et, en élevant le débat avec une parfaite clairvoyance, il montrait encore qu'en réalité la question était beaucoup plus haute que certains ne semblaient le supposer. « Nous voyons en même temps aux prises deux Frances :

(1) Aubin, *L'automobilisme devant les Chambres*....

l'ancienne et la nouvelle. » Le résultat de cette lutte ne pouvait être douteux.

M. Berthélemy (1), après avoir fait ressortir la vive impression causée par les accidents d'automobiles et la nécessité d'y remédier, remarquait avec justesse que la route telle qu'elle était construite alors n'était point faite pour la vitesse et qu'il serait extrêmement souhaitable de créer des voies mieux adaptées à la locomotion nouvelle.

Successivement MM. de Dion, Querenet, Defert, au nom des grandes Associations de tourisme et en particulier de l'Automobile-Club de France, entreprirent une vigoureuse critique du projet (2). M. de Dion demanda que l'on précisât certaines statistiques invoquées à l'appui de ce projet. M. Querenet fit remarquer que la plus grande partie des accidents était, en fait, causée par des voitures à chevaux et que, par suite, il était incompréhensible que l'on s'attachât à persécuter exclusivement l'automobile. « L'avenir de l'automobile, rappelait-il aux membres de la Société, en réponse à certaines appréciations du rapporteur, est dans les classes moyennes ; il ne constitue nullement et constituera de moins en moins le monopole de la richesse » ; d'ailleurs le projet discuté ne lui paraissait nullement s'inspirer des nécessités réelles de la circulation : « J'ai peur, disait-il (Séance du 16 mai), que votre loi soit une loi en chambre au lieu d'être une loi de plein air. Or, en matière d'automobile, c'est le plein air qu'il nous faut ; il s'agit de la route et de la rue. » Il concluait en faveur de l'établissement rapide du Code de la Route, seul moyen efficace de prévenir les accidents.

(1) Séance du 16 mai 1907.

(2) *Ibid.*

Le rapporteur du projet (1) défendit de son côté son rapport. Il discuta les chiffres apportés par M. Hennequin (2). Il produisit de nouvelles statistiques dressées par un M. Scheikevitch, d'après les faits divers de certains journaux, déclara que s'il est exact que les automobiles ne causent pas plus d'accidents que les voitures, elles « devraient en causer infiniment moins que les autres », que « il est trop évident que l'automobile et la route n'ont pas été faites l'une pour l'autre », etc...

En dehors de la Société d'Etudes législatives, le projet dont M. Colin avait soutenu les dispositions rencontra dans le monde scientifique et juridique des adversaires déterminés, tels que M. Josserand, M. Aubin, etc...

La grande presse se montra peu favorable aux mesures proposées par M. Colin, à l'exception de quelques journaux de province. Les journaux sportifs, interprètes des sentiments des automobilistes, soutenus par « l'Automobile-Club de France », publièrent de vives protestations.

Les groupements constitués pour lutter contre « les excès » de l'automobilisme songèrent alors à poursuivre une campagne dans le public en faveur des idées que M. Colin avait faites siennes. Naturellement, le ton de la polémique changea immédiatement : jamais le caractère violent de l'autophobie ne se manifesta plus ouvertement que dans les pamphlets publiés par la « Société protectrice contre les excès de l'automobilisme ». Nous ne pouvons, pour justifier cette assertion, que renvoyer aux articles ou aux écrits publiés à cette époque par les promoteurs des différents projets dirigés contre les automobilistes et

(1) Séance du 30 mai.

(2) *Ibid.*

spécialement l'opuscule de M. Scheikevitch, secrétaire général de l'Association (1).

Le *Bulletin de la Société d'Etudes législatives* constata le caractère entièrement privé et certainement désintéressé de cette campagne. Nous ne songeons pas à contester qu'il ne s'y mêlât aucune considération d'intérêt personnel. Nous faisons seulement quelques réserves sur l'originalité d'un pareil exemple. Celui-ci n'avait rien de nouveau et les autophobes, à leur insu sans doute, ne faisaient que reprendre dans des termes à peu près similaires les mêmes plaintes et les mêmes propositions qui avaient accueilli un siècle auparavant... l'augmentation de rapidité des voitures à chevaux, causée par les perfectionnements techniques de la route française à la fin de la Monarchie. A cette époque, la mentalité que nous constatons aujourd'hui chez les ennemis de l'automobile existait déjà, seul le sujet de plainte n'était pas le même et les excès de vitesse dont on se plaignait si amèrement provenaient non point de l'automobile, mais du malheureux cheval.

Dès 1782, Mercier (*Tableau de Paris*) faisait entendre des plaintes véhémentes : « J'ai donc un peu le droit d'accuser le luxe barbare des voitures, il n'a reçu aucun frein malgré les réclamations journalières ; les roues menaçantes qui portent orgueilleusement le riche n'en volent pas moins rapidement sur un pavé teint du sang des malheureuses victimes qui expirent dans d'effroyables tortures en attendant la réforme qui n'arrivera pas, parce que tous ceux qui participent à l'administration roulent carrosse et dédaignent par conséquent les plaintes de l'infanterie. »

Trois ans après, le *Journal de Paris* signalait le danger

(1) Ant. Scheikevitch, *Chauffards et autophobes*. Publié par la « Société Protectrice contre les excès de l'automobilisme ».

des voitures dont la « marche est si rapide qu'elles arrivent sur le pauvre passant comme la foudre » et Mercier reprend : « On a purgé la ville d'assassins, l'assassinat commis par un homme monté sur un haut cabriolet diffère-t-il d'un coup de poignard ? Le poignard est plus doux que la roue dentelée d'une voiture qui vous laisse parfois un reste de vie pour souffrir des siècles (*sic*). »

Il n'est rien de nouveau, on le voit, dans les plaintes des autophobes, ni l'exagération, ni l'accusation d'assassinat, ni le tableau des malheureuses victimes se tordant sur le pavé sanglant ; on peut seulement regretter la sensibilité naïve et la grâce du style du XVIII^e siècle.

Les projets tendant à réprimer d'aussi intolérables abus présentent la même identité ; dès 1789, des protestations populaires s'élèvent contre ces voitures « que la noblesse fabrique pour insulter à l'indigence et à l'honnête médiocrité ». On ne se borne point à reprendre les propositions du *Journal de Paris*, en 1785, d'imposer aux voitures particulières une « sonnette retentissante » ou même une « plaque » d'adresse « en gros caractères », on s'étonne de la longanimité des pouvoirs publics (1). Des motions proposées au Conseil des cinq-cents demandent « s'il est conforme à l'esprit républicain de permettre des voitures particulières dans un Etat égalitaire ». « Depuis que le peuple est souverain, il est bien inconcevable qu'il se laisse écraser comme sous l'ancien régime » (Mercier, 1799). L'absolue identité entre le mouvement populaire de la période révolutionnaire et la campagne menée par les

(1) « Ordonnons que nulle voiture ne pourra passer dans les rues de Paris si ce n'est au pas ! » Proposition du député Delbrel représentant le Lot à la Convention. Cette proposition fut, d'après le *Moniteur*, « renvoyée à une commission ». (Déjà ?)

partisans de la réglementation répressive à l'égard de l'automobilisme est frappante. Les termes mêmes de certains articles publiés dans ces dernières années semblent avoir été empruntés aux citations qui précèdent.

Mais cette hostilité ne pouvait persister longtemps. Nous avons vu la masse du grand public, dès les années 1902-1903, s'accoutumer à la machine nouvelle et s'affranchir peu à peu de ses terreurs et de ses préjugés. Les tentatives que nous venons de rappeler devaient aboutir à un échec à peu près complet, échec dû en grande partie aux partisans de l'autre système de réglementation, celui d'une révision générale des règlements sur la circulation.

Le résultat de plusieurs années d'efforts est, en effet, contenu tout entier dans la loi du 17 juillet 1908 qui, malgré les promesses de son titre, n'établissait nullement la responsabilité des conducteurs de véhicules en cas d'accident, mais seulement un délit nouveau, le délit de fuite. Son article unique punissait d'une amende de 16 à 500 fr. et de 6 jours à 2 mois de prison « tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se serait pas arrêté et aurait ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue ». Cette loi nouvelle dérivait directement des propositions de 1901 déposées par M. Chastenet. Elle punissait un acte très évidemment répréhensible et contre lequel les automobilistes eux-mêmes avaient réclamé de justes pénalités ; elle s'appliquait d'ailleurs à tous les véhicules quels qu'ils fussent ; les pénalités étaient considérablement réduites si on les compare aux propositions antérieures que nous avons rappelées. La première application en fut d'ailleurs faite

« non point comme on aurait été en droit de le supposer à un chauffeur, mais à un vulgaire cocher de fiacre », ce qu'une publication juridique (1) considérait comme « une cruelle ironie des choses ».

Tel était donc l'aboutissement d'une campagne de plusieurs années en vue d'assurer la sécurité de la circulation par l'établissement des pénalités répressives ou d'une responsabilité civile exceptionnelle à l'encontre des propriétaires d'automobiles.

Les efforts des partisans de la première des deux opinions que nous avons exposées précédemment étaient demeurés à peu près stériles. Les partisans de la revision totale du système de la circulation du « Code de la Route » n'avaient point obtenu de résultats plus positifs. Néanmoins, leurs idées conquéraient de plus en plus la faveur du public et en présence de la nécessité urgente d'une réforme, il devenait de plus en plus probable que la solution qu'ils préconisaient devait être tôt ou tard adoptée.

En fait, on peut constater journallement les progrès de la sympathie des Pouvoirs publics et de la masse à l'égard de l'automobile. Successivement, un grand nombre de prohibitions ont été levées, la locomotion nouvelle a vu le nombre de ses partisans s'accroître avec celui de ceux qui en bénéficiaient; elle acquérait désormais droit de cité, même dans les localités qui, à l'origine, lui étaient le plus obstinément fermées. L'automobile était admise jusque sur les promenades publiques et les anciennes prohibitions qui lui interdisaient l'accès de certaines avenues, telles que l'Allée des Acacias au Bois de Boulogne, devaient être levées parce que l'on constatait qu'elles de-

(1) *Bulletin commentaire des Lois nouvelles et Décrets*, 1909, n^{os} 11, 12.

venaient de plus en plus injustifiées et n'avaient d'autre résultat que de transformer ces voies réservées à la locomotion hippomobile en de véritables déserts où se traînaient à peine quelques fiacres vétustes.

Les tribunaux, de leur côté, s'affranchissaient rapidement des préjugés du début. La jurisprudence s'établissait de plus en plus favorable à l'automobile ; les Pouvoirs publics faisaient preuve d'une tolérance élargie ; un grand nombre de contraventions dressées aux automobilistes étaient supprimées, bien que d'une façon générale les excès en ce sens dussent persister longtemps et jusqu'à notre époque.

Le système de la réglementation répressive s'était donc montré impuissant à réaliser la réforme nécessaire.

II. — Les propositions de révision intégrale.

§ 1. — La réforme nécessaire.

Jamais cependant une réforme n'avait paru plus nécessaire en raison de l'énorme augmentation et surtout de la modification de la nature de la circulation française.

Nous avons montré précédemment la rapidité du développement de l'automobilisme entre 1899 et 1906. Cette rapidité s'est encore accrue dans ces dernières années et nous ne croyons pouvoir la faire ressortir plus clairement que par la comparaison des chiffres nouveaux et de ceux que nous avons déjà cités. Nous nous excusons de reproduire partiellement une de nos statistiques antérieures et nous saisissons cette occasion pour nous excuser aussi d'avoir accumulé dans le présent paragraphe un nombre de chiffres qui paraîtra peut-être excessif ; mais nous

avouons ne pas avoir découvert de moyen plus rapide et plus sûr de présenter le résultat des plus récentes modifications. En ce moment, nous estimons qu'une telle méthode permet seule la justification indiscutable de nos conclusions. De nombreuses et ardentes controverses sont encore pendantes sur toutes ces matières ; il nous a paru que rien ne pouvait être plus impartial et plus vrai que les chiffres eux-mêmes.

La rapidité du développement de l'automobile en France peut se constater par la comparaison du nombre des automobiles existantes d'après les statistiques du Ministère des Finances et la comparaison des accroissements annuels.

Années	Nombre des automobiles Voitures	Accroissement annuel
1899	1.672	
1900	2.897	1.225
1901	5.386	2.489
1902	9.207	3.821
1903	12.984	3.777
1904	17.107	4.123
1905	21.543	4.417
1906	26.262	4.719
1907	31.286	5.016
1908	37.586	6.300
1909	44.769	7.183
1910	53.669	8.900
1911	64.209	10.540
1912	76.771	12.568
1913	90.959	14.182

Il faut remarquer que ces statistiques ne comprennent point les nombres relatifs aux automobiles de louage. Les

accroissements annuels vont sans cesse augmentant et nul indice de diminution prochaine ne semble s'y rencontrer. Il y a eu seulement vers 1909 un léger faiblissement qui s'explique par une crise économique et les répercussions de crises plus lointaines (Etats-Unis).

Le nombre des automobiles s'accroîtra donc de plus en plus.

L'industrie automobile et les industries annexes se sont, en conséquence, développées avec une aussi grande rapidité. Il est extrêmement difficile d'évaluer la puissance économique qui résulte de ce développement par une comparaison entre l'augmentation du nombre de voitures automobiles circulant en France et celle des importations et des exportations. En théorie, ce chiffre est obtenu par la soustraction du nombre des automobiles importées du nombre des automobiles en augmentation ; mais il faut aussi tenir compte des automobiles réformées, usées, détériorées, qui ne sont plus sujettes à déclaration et qui doivent être remplacées avant que les chiffres officiels grossissent. Il y a ici une très grande latitude d'appréciation et l'on ne peut se baser que sur des moyennes forcément inexactes. Si l'on admet que la durée normale d'une automobile faisant un service courant, en tenant compte des accidents, est de 5 ans, pour 70.000 automobiles soumises aux contributions directes et 20.000 automobiles de louage de l'année 1912, il faut admettre que durant cette même année, l'on a réformé $1/5$ de la production globale des cinq années précédentes, soit de 8 à 10 000 voitures. On a donc vendu environ 20.000 voitures en France dont la valeur (toujours approximative) peut être évaluée à 180 millions. La vente à l'extérieur s'étant élevée à 212 millions, nous pouvons donc admettre que la valeur totale

de la production automobile française a été d'environ 400 millions en 1912 et un calcul analogue nous montrerait que, pour l'année 1913, cette valeur doit être légèrement supérieure au demi-milliard.

Quelque formidables qu'apparaissent ces chiffres, l'examen, même très rapide, des moyens de production dont la France dispose donne la sensation immédiate de leur exactitude. Aux petits ateliers du début ont succédé d'immenses usines dont le personnel, les bâtiments, l'outillage, etc... s'accroîtront étonnamment d'année en année ; nos principales fabriques d'automobiles emploient jusqu'à 4 et 5.000 ouvriers et leur chiffre d'affaires est bien près d'atteindre 50 millions. Le développement énorme de ces grandes entreprises ne semble nullement entraver celui des maisons de second ordre. Si la crise de 1908 a entraîné la chute d'un certain nombre de ces maisons, il semble que ce fût là un apurement nécessaire et que, depuis lors, la situation des producteurs se soit améliorée de jour en jour. Les industries annexes, elles aussi, ont participé à ce développement et il est impossible de se rendre un compte exact de l'extension prise par les multiples ateliers et fabriques qui vivent de l'automobile ; l'industrie de la carrosserie, la fabrication et le commerce des accessoires, les entreprises de garage et de location représentent une force économique qui échappe à toute évaluation précise, mais dont l'importance est bien évidente ; la seule industrie du caoutchouc a pris dans ces dernières années un développement insoupçonné ; la plus grande de nos maisons françaises emploie près de 6.000 ouvriers et son chiffre d'affaires dépasse 130 millions. Un certain nombre d'autres maisons, sans atteindre des chiffres aussi importants, constituent dans leur ensemble une puissance économique formidable.

Enfin, il est encore plus difficile d'évaluer la puissance économique que représente la multitude des industries et des commerces de toute nature créés ou développés par l'extension toujours croissante du tourisme.

La seule industrie automobile limitée à la fabrication des châssis, carrosseries, pièces détachées et accessoires qui, en 1898, ne figurait dans les statistiques des exportations que pour moins de 2 millions est devenue, en 15 ans, l'une des branches les plus importantes de notre commerce extérieur et se place au quatrième rang dans le classement général de nos industries d'exportation. Et nos fabriques d'automobiles, tandis qu'elles parvenaient à des résultats aussi remarquables, réussissaient en même temps à défendre notre marché national : les importations étrangères, bien qu'en augmentation à peu près constante et malgré le développement extraordinaire de certaines productions étrangères, demeurent relativement insignifiantes. Il suffit, pour se rendre compte de ce double mouvement, des exportations et des importations, de comparer les chiffres ci-dessous :

Années	Valeur des exportations	Valeur des importations
	Fr.	Fr.
1898.	1.749.000	
1899.	4.259.000	473.000
1900.	9.600.000	1.284.000
1901.	15.800.000	999.000
1902.	90.000.000	1.068.000
1903.	51.000.000	1.267.000
1904.	72.000.000	3.836.000
1905.	100.000.000	4.396.000

Années	Valeur des exportations	Valeur des importations
	Fr.	Fr.
1906.	138.000.000	8.665.000
1907.	145.000.000	8.683.000
1908.	127.000.000	6.409.000
1909.	146.000.000	7.525.000
1910.	161.000.000	8.884.000
1911.	162.000.000	11.574.000
1912.	211.997.000	14.235.000
1913.	227.429.000	19.900 000

Ces chiffres nous montrent une augmentation des exportations françaises, augmentation d'abord extrêmement rapide, puis sujette à quelques régressions, mais qui, dans l'ensemble, apparaît comme soutenue. L'importation étrangère, bien que les dernières années présentent une augmentation assez forte, ne doit point nous inquiéter outre mesure jusqu'à présent.

La dernière augmentation, en effet, provient presque exclusivement de l'accroissement des importations américaines. Or, le public français paraît de moins en moins disposé à se laisser séduire par cette fabrication et le succès qu'elle a obtenu, en raison de son bon marché, sera certainement éphémère, lorsque quelques mois d'usage auront démontré aux acheteurs imprudents la valeur réelle de la marchandise et la perte que leur fait subir un bon marché apparent.

Nous remarquerons d'ailleurs que les chiffres ci-dessus s'appliquent exclusivement à l'industrie automobile et ne concernent point l'industrie cependant très importante du cycle. A la fin de l'année 1912, il existait en France :

76.771 automobiles ordinaires
et 12.414 automobiles de louage,
soit : 89.185 automobiles.

Les 76.771 automobiles particulières se répartissaient
ainsi au point de vue de la puissance :

49.616 voitures de 12 HP et au-dessous,
27.155 voitures de plus de 12 HP.

67 0/0 de ces automobiles (soit 59.375) comportaient
plus de 2 places.

Et la valeur du matériel circulant sur route en France
pouvait être approximativement ainsi évaluée :

I. — *Modes anciens de locomotion.*

Voitures à traction animale	1.723.000
Chevaux, ânes, mulets, etc	1.348.000
valant ensemble :	<u>930 millions.</u>

II. — *Modes nouveaux.*

Vélos.	2.980.985 valant	520 millions
Motos.	28.641 »	20 »
Autos particulières . .	76.771 »	650 »
Automobiles de louage.	12.414 »	<u>72 »</u>
Total		1.262 »

La valeur globale du matériel circulant sur les routes
françaises s'élevait donc à la fin de 1912 à :

Modes anciens de locomotion. .	930 millions
Instruments nouveaux	1.262 »

Ce chiffre supérieur à 2 milliards exprime la puissance
formidable de l'outillage national français utilisant les
routes terrestres autres que les voies de fer.

Il est facile de comprendre en présence de chiffres aussi

énormes et d'un accroissement aussi rapide que l'Administration prise au dépourvu n'ait pu, avec une semblable rapidité, s'adapter à cette transformation. A l'augmentation de la circulation sur route, il a été impossible, en raison de la politique financière contemporaine, de répondre par une augmentation correspondante des crédits affectés à leur entretien et à leur amélioration.

L'amélioration de leurs conditions juridiques et spécialement de la réglementation qui les régit, l'organisation nouvelle de cette circulation ainsi profondément modifiée se sont heurtées aux mêmes difficultés ; le bon vouloir des pouvoirs publics a été pendant très longtemps mis en échec par les sentiments d'une partie de leurs administrés. La plus fâcheuse conséquence de l'autophobie a certainement été de rendre impossible toute amélioration en ces matières.

De 1900 jusqu'en ces dernières années, les diverses autorités ont été littéralement assiégées de propositions et de suggestions telles que le maintien de l'ancien état de chose, si défectueux fût-il, était évidemment bien préférable à une réforme qui ne pouvait échapper entièrement à de semblables influences. Il en est résulté l'anormale prolongation d'une crise d'adaptation qui, en raison même de la profonde modification qui en avait été la cause, ne pouvait d'ailleurs se dénouer qu'après une période relativement longue d'observations et de discussions.

Cette période semble à peu près terminée, la réforme de notre organisation de la circulation est devenue en ces dernières années une de ces questions d'actualité qui ne laissent personne indifférent et auxquelles la masse même du public s'intéresse, indiquant ainsi combien profond est le sentiment général de la nécessité d'une amélioration.

Notre système de circulation en effet demande à être entièrement refondu et révisé. Ses déféctuosités, qui consistent surtout en de trop nombreuses exceptions apportées à la réglementation générale de 1851-1852, se traduisent chaque jour non seulement par les plaintes et les propositions de réformes des théoriciens, mais, ce qui est beaucoup plus frappant, par de très nombreux accidents. L'accident (de circulation) est, en effet, l'indice infaillible d'un système défectueux et, sans nous leurrer de l'espoir chimérique qu'une meilleure organisation le supprimerait entièrement, il nous est permis de penser qu'elle en réduirait considérablement la fréquence.

L'accident. — On a énormément discuté sur les causes des accidents de la circulation survenus dans ces dernières années et sur la part de responsabilité incombant aux différents facteurs de la circulation. Nous devons avouer que toutes les statistiques qui ont été présentées nous semblent impuissantes à motiver des conclusions précises.

D'abord ces statistiques sont nécessairement incomplètes, même relativement au nombre des accidents ; beaucoup de ceux-ci ne parviennent pas à la connaissance de leurs auteurs, soit parce qu'ils n'ont pas présenté une gravité suffisante, soit pour diverses autres raisons. Les statistiques, en tout cas, sont entièrement muettes sur la cause des accidents : les rapports de police ne la mentionnent systématiquement point et il faudrait se baser sur les considérants de jugements qui solutionnent un certain nombre de ces affaires. Est-il d'ailleurs possible, lorsque l'on essaie de déterminer la responsabilité respective des piétons, des charretiers, des automobilistes, etc...,

d'interpréter justement le résultat de la comparaison d'éléments aussi dissemblables ; il faudrait tenir compte du nombre de kilomètres parcourus, de la valeur des dégâts, de la gravité des accidents, de leur importance, de leur nocivité sociale, etc...

Il nous a donc semblé qu'il était inutile d'entrer dans les discussions qui demeurent toujours ouvertes entre les statisticiens, persuadés que nous n'emporterions de ces chocs perpétuels de chiffres, de moyennes, de pourcentages, que des techniciens expérimentés s'opposent continuellement les uns aux autres, qu'une impression d'indécision en présence d'un chaos inextricable. Néanmoins nous nous permettrons d'affirmer que, de l'examen des statistiques comme de la pratique de la circulation sur route, ressort rapidement l'impression que la plupart des accidents proviennent de la négligence des rouliers ou des propriétaires d'animaux domestiques et parfois de l'imprudence des piétons ; un certain nombre, il est vrai, doivent être attribués à l'organisation défectueuse de la circulation ; mais il apparaît qu'avant tout il serait nécessaire d'imposer le respect des règles déjà établies. L'organisation d'une police efficace de la route serait la meilleure des garanties contre les accidents.

Il est fort probable que l'on n'oubliera point, en opérant la réforme de plus en plus prochaine, d'organiser cette police et d'assurer l'application des règles posées ; ces règles elles-mêmes seront sans doute considérablement améliorées et le système nouveau bien supérieur au mode de réglementation actuel. Parviendra-t-on par cette réforme nécessaire à supprimer les accidents ?

Ce serait là une bien grande illusion ; il y aura toujours des accidents et il y en aura toujours beaucoup plus qu'a-

vant l'apparition de l'automobile et, d'une façon générale, des modes nouveaux de transport. L'activité toujours croissante de la circulation, la vitesse de plus en plus grande en sont les causes irrémédiables.

Peut-on, en effet, songer à sacrifier à cette considération la satisfaction des besoins créés par l'évolution des conditions de l'existence moderne ? Une telle considération est d'assez faible importance ; on a poussé, sous l'influence de certaines idées philosophiques, jusqu'à un point exagéré le respect de la vie humaine : il faut bien se dire qu'en face des nécessités et des exigences du progrès général, la vie d'un homme est assez peu de chose. Tout progrès nouveau exige des sacrifices et ces sacrifices ne sont point seulement pécuniaires ; le progrès économique d'ailleurs se montre relativement peu exigeant, si on le compare à certaines modifications politiques qui n'ont pu s'accomplir qu'au prix de sanglantes hécatombes. Le développement des modes nouveaux de transport, jusqu'à présent, n'a point causé de semblables massacres et nous avons pu voir antérieurement que le chiffre des morts pour la France est extrêmement faible. Il est cependant de bonne administration de le réduire autant qu'il est possible ; mais lorsque nous aurons pris toutes les mesures raisonnablement nécessaires en ce sens, lorsque nous aurons fait notre devoir, il nous faudra bien nous résigner aux fatalités inévitables. On entend trop souvent accuser les automobilistes d'être « des assassins ». En se lançant avec leurs voitures sur une route généralement mal surveillée et semée d'obstacles par la négligence ou la malveillance des autres usagers de la route, les « chauffeurs » savent fort bien qu'ils courent de très grands risques ; ils les acceptent cependant et s'efforcent de réduire

au minimum ceux qu'ils font courir aux autres personnes ; que celles-ci fassent de même et se résignent comme eux à l'inévitable. Tout concourt à montrer que de tous les usagers de la route, les automobilistes sont les plus exposés et, lorsqu'on les accuse de l'avoir monopolisée, « de s'en être emparés » (1), ils ont le droit de faire observer qu'ils l'ont assez chèrement payée et de leur or et de leur sang (2).

§ 2. — Les projets.

Les projets en vue de remédier à l'insuffisance des règlements actuels en matière de circulation, insuffisance qui est surtout devenue manifeste depuis l'extension de l'automobilisme, remontent jusqu'aux premières années de cette extension elle-même.

Ainsi, dès 1902 (3), le Congrès de l'Automobile tenu à Dijon, sur le rapport de M. Pierron, réclamait l'adoption de presque toutes les mesures qui figurent dans les projets les plus récents.

Le Congrès réclamait entre autres réformes :

Vœu n° 1 : Le respect des règlements et l'assermentation des cantonniers.

Vœu n° 2 : L'obligation de ralentir aux croisements, de ne pas dépasser dans les tournants, etc...

Vœu n° 3 : L'interdiction des échappements bruyants ou dirigés vers le sol.

(1) *Recueil commentaire des Lois nouvelles*, n° 20.

(2) Rappelons que les automobilistes paient au moins 90 millions par an de taxes diverses, soit 300 o/o des frais d'entretien des routes nationales. V. Discours de Dion, *Off.*, 24 décembre 1912.

(3) Voir *Revue du Touring-Club de France*, 1902.

Vœu n° 4 : L'extension générale à toutes les voitures de l'obligation de la lanterne.

Vœu n° 5 : L'extension des articles 475 et 476 du Code pénal au cas où des pierres seront abandonnées sur la route par les charretiers, ou des fers, clous, etc... jetés par négligence ou par malveillance.

Le vœu n° 7 : Demandant que l'interdiction des pacages sur les bas côtés fût réellement appliquée.

Le vœu n° 8 : Que les troupeaux fussent signalés pendant la nuit.

Un vœu spécial (N° 9) réclamait :

1° La révision et l'unification du régime des passages à niveau.

2° Leur éclairage intense.

3° L'apposition d'un signal spécial à une distance de 100 mètres pour les passages invisibles de loin.

Vœu n° 10 : Enfin le Congrès de Dijon avait signalé à l'attention des Pouvoirs publics un certain nombre de mesures fort utiles : expulsion des piétons de la chaussée, application effective des règlements sur la tenue de la droite, mesures contre la poussière, application de contre-rails à toutes les voies ferrées traversant la route, etc...

Un vœu spécial (N° 13) proposait avec ingéniosité qu'un résumé des règles de la circulation fût imprimé au dos des feuilles d'impôts envoyées aux charretiers.

L'ensemble de ces vœux, on le voit, contient à peu près l'intégralité du programme des réformes qui depuis 12 ans sont incessamment proposées ; dès 1902 les mesures propres à assurer une meilleure circulation étaient donc parfaitement connues et déterminées.

Depuis cette époque, de très nombreuses propositions ont été formulées par toutes les organisations automobi-

listes, touristiques, les différents Congrès, etc... Un certain nombre de projets ont été aussi étudiés par des particuliers ; l'un des plus intéressants, dû à M. Dumars (1), signalait en 1908, entre autres réformes, la nécessité de ramener les piétons sur les bas côtés, de refuser toute indemnité aux propriétaires des animaux errants, de régler le minimum de vitesse, de signaler les passages à niveau, etc.... M. Dumars proposait la fixation du maximum de vitesse à une allure telle « que l'arrêt puisse être obtenu en 25 mètres », ce qui correspondait environ à 60 à l'heure. Il réclamait encore l'obligation pour toutes les bicyclettes d'être munies de frein et l'introduction dans la loi de diverses règles de prudence, ralentissement aux virages, croisements, etc...

Nous ne pouvons examiner successivement, en raison de leur nombre trop considérable et de leur identité presque absolue, les différents projets qui ont précédé la préparation du Code de la Route, actuellement en discussion. Nous devons signaler la Convention internationale intervenue (2) en 1909, relativement à la circulation des automobiles ; cette convention contient un certain nombre de dispositions qui doivent servir de base à la réglementation dans les Etats signataires.

L'article 1^{er} contient les conditions auxquelles doit satisfaire une automobile pour être admise à la circulation internationale. On doit réduire au minimum les risques d'incendie, le bruit, la fumée. La direction doit être robuste avec un grand braquage. La voiture doit être munie

(1) Dumars, *Le Code de la Route et la police au XX^e siècle*.

(2) Convention internationale sur la circulation des automobiles tenue à Paris du 5 au 11 octobre 1909.

de deux freins, au besoin d'une béquille, et d'un dispositif de marche arrière si elle pèse plus de 350 kilos ; les organes de manœuvre doivent être bien groupés et le châssis doit porter une plaque indiquant le nom du fabricant, la puissance du moteur et le poids de la voiture à vide.

L'article 2 dispose que les conducteurs doivent être âgés de plus de 18 ans.

L'article 4 établit un système de plaque indicative de la nationalité.

L'article 5 contient l'obligation pour les automobiles d'une trompe à son grave dans l'intérieur des villes ; de deux lanternes à l'avant, dont les feux doivent être blancs, et d'une lanterne rouge à l'arrière. L'emploi des phares et des avertisseurs bruyants est interdit dans les villes.

Un article spécial aux motocyclettes ne leur impose qu'une seule lanterne et une trompe à son aigu.

La discussion la plus laborieuse porta sur le sens de la conduite. La conduite à gauche préconisée par MM. de Dion, Defert, etc... ne fut pas adoptée ; on se borna à émettre un simple vœu en faveur de l'unification, sans indiquer dans quel sens elle devait se réaliser. Cependant le Ministre des Travaux publics français (1) annonçait à la séance du 11 octobre 1909 que « dans un avenir assez prochain sans doute, tous les pays adopteront la conduite à gauche » ; on se borna dans la convention internationale, rédigée le 11 octobre 1909, à se référer aux usages locaux.

La question restait ainsi en suspens.

Le troisième Congrès international de la route, qui s'est

(1) M. Millerand,

tenu à Londres du 23 au 28 juin 1913, a émis un certain nombre de vœux intéressants :

« Toute la réglementation de la circulation sur les routes doit avoir pour but de permettre aux différentes sortes de véhicules de marcher à la *vitesse maximum* compatible avec la sécurité publique et la commodité générale...

« Etant donné le surcroît de danger inhérent à la circulation moderne, il importe que les conducteurs soient soumis à un apprentissage méthodique et minutieux et qu'on donne aux enfants un enseignement spécial sur les moyens de se préserver des dangers de la route.

« ... Tous les véhicules arrêtés ou circulant sur les voies publiques doivent obligatoirement et de par la loi porter à l'avant et à l'arrière des lanternes construites et fixées de telle façon que les rayons en soient visibles du plus loin possible, de l'avant comme de l'arrière.

« Toute automobile doit porter, après la tombée de la nuit, deux phares allumés à l'avant et un fanal à l'arrière. Si elle est susceptible de marcher à allure rapide, elle doit aussi porter à l'avant et en tête un phare d'une intensité lumineuse suffisante pour éclairer la route ou le chemin sur une cinquantaine de mètres devant elle...

« Il est désirable que tous les obstacles barrant la route tels que les barrières et notamment celles des passages à niveau soient peints en blanc et vivement éclairés la nuit au moyen de lampes fixes, rouges de préférence, pour signaler le danger.

« Le rouge devrait être la couleur universellement adoptée pour les signaux de danger. »

Le Code de la Route.

Une Commission instituée par le Ministre des Travaux

publics a rédigé un projet de Code de la Route qui semble bien devoir enfin aboutir et dont la presque totalité des dispositions sont ainsi appelées à devenir les règles futures de notre circulation.

En conséquence, nous étudierons plus longuement ce projet extrêmement important et dont certaines dispositions ont donné lieu à des discussions laborieuses.

L'article 1^{er} du nouveau Code de la Route résume toutes les prescriptions aujourd'hui éparses dans une série de règlements qui ont trait à la protection de la voie publique contre les dégradations volontaires ou non.

Il est interdit :

« 10^o... D'une manière générale, de dégrader ou de détériorer la voie publique ainsi que tous les ouvrages établis dans l'intérêt de la circulation. »

Cette disposition très générale résume les 9 alinéas précédents contenant les prohibitions particulières d'entraver l'écoulement des eaux, d'anticiper sur la largeur, de détruire ou de dégrader les arbres, bornes, signaux, etc... de faire des fouilles ou des plantations, d'enlever des gazons, pierres, terres, etc... toutes prohibitions que nous avons antérieurement signalées.

L'article 2 et l'article 8 contiennent deux ordres de dispositions qui ont été très vivement critiquées ; elles sont relatives aux poids lourds et à la conduite à gauche.

L'article 2 du nouveau Code établit l'obligation pour les automobiles servant au transport des personnes seulement de munir leurs roues de bandages élastiques (généralement en caoutchouc). Mais l'article 5 contient une véritable reprise des prohibitions antérieures à la loi de 1851 et qui aboutissent à une tarification très compliquée du poids maximum et de la vitesse de ces véhicules. On

pousse la minutie jusqu'à déterminer « la charge par centimètre de largeur de jante », qui n'excédera pas 150 kilos.

La charge sur l'essieu le plus chargé ne dépassera pas 4.000 kilos, ni la vitesse maxima 25 kilomètres à l'heure, pour les automobiles servant au transport en commun des personnes.

Pour les poids lourds industriels divisés en deux catégories, la charge maxima sur un essieu est fixée à 4.500 et 7.000 kilos et la vitesse maxima à 20 kilomètres et 12 kilomètres.

« En somme, dit M. Massard (1), la Commission ministérielle a décidé en principe de supprimer pour les automobiles la liberté de poids dont jouissent les véhicules à traction animale depuis la promulgation de la loi de 1851. »

« Ce n'est pas sans regret qu'elle est entrée dans cette voie de réglementation du poids, mais ... c'est la seule mesure compatible avec les nécessités budgétaires... Par contre la Commission n'a pas voulu limiter la charge par essieu des véhicules à traction animale, bien que l'enquête faite en France ait révélé de nombreux cas où des voitures de ce genre détériorent gravement les routes et chemins en raison du trop gros poids de l'essieu en charge et de la faible largeur des jantes. »

M. Massard approuve ces dispositions et trouve les vitesses admises encore trop grandes. On nous permettra de nous étonner que l'on ait hésité à réglementer la largeur des jantes de voitures à chevaux, ce qui est assez facile et que l'on n'ait pas craint, au contraire, de se lancer à l'égard des poids lourds automobiles dans le maquis où de

(1) Rapport de M. Massard au conseil général de la Seine (12 novembre 1913).

1802 à 1851 tant de lois, de décrets et d'ordonnances avaient apporté une complication sans cesse renouvelée.

A notre avis tous les arguments invoqués en 1851 et antérieurement contre la limitation des charges ont conservé leur valeur et ceux apportés en faveur de ce système ne se sont point renouvelés ni améliorés.

L'ancien système de limitation directe du poids présente, en effet, un bien grave inconvénient. Comment s'opérera cette constatation ? On n'a point osé proposer le rétablissement des ponts à bascule et dès lors M. Massard n'a pas tort de conclure en se demandant : « Mais où sera le contrôle ? »

La difficulté essentielle du système de la limitation directe consiste, en effet, dans l'impossibilité où l'on se trouve pratiquement de mesurer le poids des voitures. D'autre part, il ne faut pas considérer que le poids soit l'unique facteur de la dégradation des routes ; il en était ainsi avant l'invention des automobiles, mais des essais extrêmement sérieux ont démontré que, pour ces derniers véhicules, l'usure des bandages (et réciproquement celle de la route) est proportionnelle au carré seulement de la masse et au cube de la vitesse. On voit donc qu'il importe encore plus de limiter la vitesse que de limiter la masse ; ces deux éléments devront être pris en considération, mais le contrôle de la limitation de la vitesse est, lui aussi, fort délicat. Si donc l'abandon de l'ancien système de liberté absolue apparaît comme nécessaire, il faudrait, à notre avis, adopter nettement pour les véhicules à traction animale le système de 1724, et, pour les véhicules à traction mécanique, un système tout à fait analogue. La masse transportée et la vitesse sont, en effet, dépendantes de la puissance du moteur. Il a été très facile aux Rois de France

de limiter le nombre des chevaux qui peuvent être attelés à une voiture ; il est encore plus facile de limiter la puissance maxima d'un moteur automobile. Cette puissance étant presque exclusivement directement proportionnelle à l'alésage et à la course, c'est-à-dire à la cylindrée, il suffirait d'adopter une cylindrée maxima ; ce mode de limitation aurait l'avantage de présenter une constance absolue, puisqu'il est impossible de modifier cette cylindrée sans des travaux qui entraînent une réfection complète du moteur.

La limitation de la puissance nous apparaît donc comme la solution du problème des poids lourds, solution d'autant plus aisée à adopter que, de l'avis unanime des constructeurs, le véhicule de poids lourd n'est véritablement pratique qu'à la condition que son moteur n'excède pas une puissance relativement faible (20 à 30 HP).

L'adoption d'une pareille solution présenterait-elle d'ailleurs véritablement des avantages indiscutables ? Aucune question n'a été plus discutée en ces matières que la question des poids lourds ; l'Administration, qui n'a jamais pu admettre l'affranchissement total réalisé en 1851 sous la pression de l'opinion publique, s'est constamment efforcée de diminuer les libertés à ce moment accordées par des procédés dont certains sont assez curieux. Nous en trouvons un exemple dans un arrêt très récent du Conseil d'Etat en date du 20-27 février 1914 (Aff. Bastin Lombard et Cie).

Des entrepreneurs ayant été accusés d'avoir dégradé une route nationale en mettant en circulation des voitures dont l'Administration jugeait le poids excessif furent condamnés, en vertu de l'article 9 de la loi du 30 mai 1851. L'affaire étant venue devant le Conseil d'Etat, celui-ci

prononça une condamnation purement civile à 10.000 fr. de dommages et intérêts : « Considérant que le fait de mettre en circulation un véhicule d'un poids exceptionnel susceptible par son seul passage de causer à la voie publique des dégradations profondes constitue un usage anormal de la route ; que la circonstance que ce fait n'est pas réprimé par les législations actuelles sur la police du roulage ne fait pas obstacle à ce que les conséquences dommageables qui en résultent pour le domaine public donnent lieu à des poursuites par application de la loi du 29 floréal an X. »

L'article 9 de la loi de 1851 était inapplicable en l'espèce, puisqu'il ne réprime que « la faute, la négligence ou l'imprudence du conducteur » ; on s'est donc rejeté sur le texte très général qui organise la protection du domaine public. Il nous semble cependant bien impossible de concilier un tel arrêt avec les termes très explicites de la loi de 1851, selon lesquels il est permis aux voitures suspendues ou non de circuler « sans aucune réglementation de poids ».

La circulation d'une voiture d'un poids quelconque ne peut être répréhensible pénalement.

La responsabilité civile du propriétaire ne saurait être engagée que si le véhicule était d'un poids tellement exceptionnel ou possédait des roues d'une forme si peu appropriée à la traction sur route que son usage apparût comme absolument anormal. Il n'en était point ainsi puisqu'il s'agissait de camions automobiles pesant à peine quelques tonnes ; il serait, en tout cas, désirable qu'une définition quelconque de cet usage « anormal » de la route intervînt ; la condamnation de MM. Bastin Lombard et Cie à des dommages et intérêts aussi énormes fait peser

sur tous les usagers de la route une menace dont l'arbitraire pourrait très vite rendre tout transport automobile de poids lourd impossible.

Mais ici encore se posera l'éternelle question de la détermination précise d'une limite. Nous croyons devoir examiner très rapidement le fond même de la question de la limitation de l'usage des routes.

Soit à transporter une masse quelconque de marchandises ou de matériaux M . Si cette masse est considérable, il sera impossible de la transporter en un seul voyage, on devra donc la fractionner en un certain nombre de portions. Le prix du transport de chacune de ces portions s'exprimera par $\frac{M p'}{n} - \frac{M p''}{n} \dots$ Les valeurs successives p'

$p'' \dots$ s'accroîtront en même temps que le fractionnement n . A chaque voyage, en effet, l'on aura une augmentation du poids mort transporté, du loyer des instruments de transport, du salaire des ouvriers, du temps perdu, qui peut représenter un désavantage économique considérable s'il s'agit d'un travail à accomplir ou d'une fourniture pressée.

L'intérêt du transporteur sera donc de faire un fractionnement aussi réduit que possible et par conséquent de pousser au maximum la charge de chaque voyage.

Mais ce maximum ne peut être indéfiniment reculé. Après un certain nombre de passages, en effet, la route commence à subir certaines dégradations : il en résulte une augmentation du coefficient de roulement et par suite des frais de traction ; il en résulte surtout, avec les modes de transport modernes, une usure plus grande du véhicule transporteur. La route se dégradant de plus en plus, le coefficient de roulement s'élève encore ; mais le taux d'amortissement du véhicule transporteur s'accroît avec une inimaginable rapidité. Cette dernière considération ne

présentait qu'une importance secondaire, lorsqu'il s'agissait de tombereaux très solides et d'un prix de revient bas ; elle a pris une importance énorme depuis que l'on emploie des véhicules automobiles qui coûtent extrêmement cher et se dégradent assez rapidement, quelle que soit leur robustesse.

On devra donc très rapidement s'arrêter dans la voie de l'accroissement de la valeur de chaque fraction M . Le coefficient du prix de transport p', p'' , après avoir diminué très rapidement à mesure que la valeur de cette fraction augmente, et atteint un minimum, recommence à grandir plus rapidement encore dès que ce minimum est dépassé, c'est-à-dire dès que la charge du véhicule dépasse la limite normale de résistance de la route. L'intérêt du transporteur lui-même est donc de ne pas abîmer trop rapidement la route qui constitue pour lui un instrument de travail indispensable.

Mais une route dégradée se répare et ainsi nous nous trouvons ramenés à la question d'entretien ou de crédits budgétaires. Il peut être avantageux d'admettre sur les routes des charges considérables qui les défoncent en peu de temps, quitte à reconstruire la route aussi souvent qu'il est nécessaire. Ceci paraîtra sans doute un paradoxe ; il était cependant démontré dès 1850, comme le rappelait M. Ducros dans son rapport sur le projet de la loi de 1851, que les frais d'entretien des routes nationales représentent à peine 10 0/0 des dépenses de traction à la charge des transporteurs. On voit que la proportion est suffisamment faible pour qu'il puisse être très avantageux au point de vue de l'économie nationale d'augmenter considérablement les dépenses d'entretien de la route pour faire réaliser des économies à ceux qui s'en servent.

Dans quelles mesures ces dépenses d'entretien paraissent-elles pouvoir être augmentées ? Nous ne pouvons, dans un ouvrage de cette nature, nous attarder à des recherches aussi spéciales et aussi neuves ; nous nous bornerons donc à fournir quelques suggestions. Est-il exact que la limitation proposée soit « la seule mesure compatible avec les nécessités budgétaires » ? Nous ne le croyons pas. Les crédits actuels nous paraissent tout à fait insuffisants. Si l'on compare, en effet, les crédits d'entretien des routes nationales à l'ensemble du budget d'Etat français, on établira aisément les proportions suivantes :

En 1789, 12 millions environ sur 500 millions, soit : 2.4 o/o.

En 1870, 30 millions sur 2 milliards, soit : 1.5 o/o.

En 1913, 28 millions sur 5 milliards 1/2, soit : 0.56 o/o.

Ainsi les routes nationales, sur lesquelles circule le formidable outillage que nous avons recensé plus haut, et qui constituent l'un des systèmes de circulation essentiels de notre pays ne reçoivent sur l'ensemble du budget que moins de 0.6 o/o des crédits officiels !

Faudrait-il donc augmenter encore les impôts déjà écrasants pour le seul bénéfice des usagers, très nombreux d'ailleurs, des grandes routes ? Les chiffres suivants nous fourniront une réponse catégorique. Si, en effet, l'Etat dépense une trentaine de millions annuellement pour ses routes, il perçoit par contre sur les usagers un certain nombre de taxes dont le montant forme un total imposant.

La proportion des dépenses par rapport aux recettes, ainsi que l'a démontré devant la Chambre le marquis de Dion, dans son admirable discours du 23 décembre 1912, était en 1882 de 185 o/o ;

en 1892 de 161 o/o ;

en 1902 de 118 o/o.

A ce moment les routes absorbaient donc légèrement plus que leurs usagers ne payaient à l'Etat ; mais depuis le développement de l'automobilisme sur lequel se sont abattues des fiscalités excessives, cette proportion se retourne :

En 1911, elle atteignait 94 o/o sans tenir compte des droits sur l'essence, et 33 o/o en y joignant les recettes des impôts sur ce produit de première nécessité (environ 58 millions).

Le produit global des taxes de toute espèce versées par les usagers directs de la route seulement dépasse actuellement 90 millions. Les crédits affectés aux routes et aux ponts dépassent à peine 30 millions. Il en résulte donc que les usagers des routes versent chaque année à l'Etat 60 millions qui constituent pour lui un bénéfice net. Est-il admissible qu'un organe d'outillage national tel que les grandes routes puisse être considéré comme une source de bénéfices pour le budget ?

Si les crédits affectés aux routes avaient suivi l'accroissement moyen du budget français depuis 100 ans, ils dépasseraient 130 millions. Les usagers directs de la route versent à l'heure actuelle à l'Etat plus de 90 millions.

Les dépenses d'entretien atteignent à peine le quart du premier chiffre et le tiers du second. Avant d'en revenir à des limitations et à des entraves condamnées depuis 60 ans, il serait peut-être préférable de diminuer un peu cette énorme disproportion ; que l'on commence par affecter à l'entretien des routes la totalité ou tout au moins une très grosse part des 90 millions versés par les usagers de la route ; si, après cette restitution, la nécessité d'une limitation de charge se fait encore sentir, il sera temps d'examiner par quel moyen elle peut être réalisée.

L'innovation proposée par la Commission du Code de la Route et tendant à établir la « conduite à gauche » a soulevé dans son propre sein de très énergiques résistances et « des discussions passionnées dont les procès-verbaux ne donnent qu'une faible idée... » Ce n'est qu'à la majorité des voix que la Commission s'est définitivement prononcée pour la conduite à gauche en se laissant entraîner par une considération : celle de la facilité du dépassement, qui ne nous semble point exacte. D'ailleurs des protestations unanimes ont accueilli la solution contenue dans l'article 8 du projet nouveau.

La Préfecture de police redoute « la perturbation grave, profonde et prolongée que cette réforme trop radicale jetterait dans nos rues encombrées ». Dès 1912, M. Lépine, alors préfet de police, montrait l'impossibilité pendant une période assez longue d'éviter les accidents dus aux anciennes habitudes et refusait de prendre la responsabilité d'un pareil changement.

L'article 8, en dehors de la conduite à gauche, contient une nouvelle réglementation des convois, qui ne pourront comprendre que deux voitures et l'interdiction « d'établir sur le côté des véhicules des sièges fixes ou mobiles dépassant les limites du chargement ou susceptibles de permettre aux conducteurs d'avoir tout ou partie du corps en dehors de ces mêmes limites ». Ces sortes de sièges ont été qualifiés par les charretiers eux-mêmes du nom pittoresque de « porte-fainéants ».

L'article 13, complétant l'article 8, fixe l'intervalle entre les convois à 50 mètres et le maximum de longueur de deux voitures en convoi à 25 mètres.

Pour toute voiture attelée de plus de 5 chevaux « il doit être adjoint un aide au conducteur » (art. 10).

L'article 19 généralise l'obligation de la lanterne dont nous avons vu le décret de 1858 étendre l'application, primitivement limitée aux voitures de roulage et de messageries, à celles servant au transport des particuliers : « Aucun véhicule ne pourra circuler pendant la nuit sans être pourvu d'au moins une lanterne allumée d'une puissance d'éclairage suffisante, chaque lanterne sera pourvue sur la face postérieure d'une pastille lumineuse colorée en rouge... »

« La ou les lanternes devront être placées de manière que la lueur de la pastille rouge soit visible de l'arrière du véhicule chaque fois que la forme ou la disposition de son chargement ne s'y opposeront pas. » Enfin : « Tout véhicule... dont la longueur du chargement excédera 8 mètres... devra être pourvu d'une lanterne rouge distincte à l'arrière. »

La Commission du Code de la Route a ainsi réalisé un progrès considérable ; elle a imposé l'éclairage à tous les véhicules quels qu'ils soient, même aux voitures servant aux exploitations agricoles en faveur desquelles l'ancienne exception ne pouvait être maintenue. Certains de ses membres demandaient que l'obligation d'avoir un feu rouge visible de l'arrière fût absolue. La majorité a objecté que pour un certain nombre de voitures l'emploi de 2 lanternes serait alors indispensable. Il est extrêmement regrettable que l'on se soit arrêté à cette objection. Les véhicules chargés de paille, de foin, etc., que l'on a eu en vue, auraient fort bien pu être assimilés aux voitures dont la longueur du chargement dépassera 8 mètres. Le projet du Code de la Route laisse subsister sur ce point une lacune très regrettable : Tous les véhicules, sans aucune exception, devraient être munis d'un signal rouge visible de l'arrière.

La lanterne, lorsqu'elle est unique, doit être placée du côté par où se fait le croisement et le dépassement.

Les articles 20 et suivants déterminent la largeur des essieux, leur saillie, la largeur des chargements, etc...

On a omis d'indiquer un maximum de longueur pour les chargements (Art. 22).

L'obligation du frein qui ne s'appliquait qu'aux voitures de messageries et aux automobiles est étendue « aux véhicules servant au transport des marchandises » et « des arrêtés du préfet pourront dans chaque département, si la topographie l'exige, imposer un frein aux voitures particulières à l'usage des personnes, ainsi qu'aux cycles » (Art. 23).

Le Code de la Route, pour la première fois, se préoccupe de réglementer la circulation des troupeaux.

L'article 26 dispose : « Les troupeaux d'animaux de toute espèce devront être dirigés par un nombre suffisant de conducteurs et menés de façon qu'ils n'occupent pas plus de la moitié de la largeur de la route ou du chemin ; ils ne peuvent y stationner. »

Une innovation beaucoup plus sensationnelle et que nous devons nous attendre à voir soulever de très vives protestations de la part de certains esprits timorés est celle qui supprime la limitation de la vitesse fixée par le décret de 1899 à un maximum de 30 kilomètres à l'heure. L'article 32 du nouveau Code est ainsi conçu : « Le conducteur d'une automobile doit rester constamment maître de sa vitesse ; son allure ne devra jamais être une cause de dommages pour les routes ou les chemins et les ouvrages qui en dépendent ; il ralentira ou même arrêtera immédiatement toutes les fois que le véhicule, en raison des

circonstances ou de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation et en particulier dans les courbes, les fortes descentes, les sections de route, les passages étroits et encombrés, au moment de croiser et de dépasser et lorsqu'à son approche les bêtes de trait, de charge ou de selle, ou les animaux domestiques conduits par des personnes circulant sur la voie publique manifesteront des signes de frayeur.

La vitesse des automobiles devra toujours être modérée dans les agglomérations ; elle sera également réduite dès la chute du jour. »

Ce texte, on le voit, constitue une véritable révolution et l'abandon du système ancien de préventisme. On a remplacé l'ancienne limite arbitraire par l'indication des circonstances où la prudence s'imposait. Cette modification se justifie principalement par les abus auxquels avait donné lieu la limitation rigoureuse, l'impossibilité reconnue d'empêcher un conducteur d'automobile de dépasser le maximum légal, à moins que celui-ci ne fût exagérément élevé, les inconvénients multiples et l'injustice de la contravention au vol, etc... Il est banal de remarquer que sur une route droite et déserte les plus folles vitesses ne présentent de danger que pour le chauffeur, alors que sur une route encombrée ou dans un virage masqué, les 30 kilomètres anciennement autorisés pouvaient constituer une grosse imprudence. La spécification antérieure de la vitesse était une cause de difficultés incessantes pour la police et d'embarras pour l'autorité judiciaire ; la fixation du maximum à 30 à l'heure paraissait autoriser le conducteur à garder cette allure presque en toutes circonstances.

Le texte nouveau nous semble donc répondre beaucoup plus exactement aux nécessités de la circulation contemporaine. Nous devons cependant protester contre l'indication que l'allure de l'automobile ne doit « jamais être une cause de dommages pour la route ». Ce texte est beaucoup trop vague et par suite extrêmement dangereux. Toute voiture dégrade nécessairement la route ; il dépendra donc de l'arbitraire administratif de découvrir des abus dans les cas même où il n'y a qu'un usage normal de ses chemins.

Les derniers articles du Code de la Route se réfèrent aux signaux avertisseurs, à la circulation des cycles et à quelques autres dispositions particulières.

L'usage de la trompe à son grave est réservé aux seules automobiles ; il leur est interdit d'employer uniquement, ou à l'intérieur des agglomérations, les autres avertisseurs, sirènes, sifflets, klaxons, etc... Les motocyclettes doivent faire usage d'une trompe à sons aigus et les cycles d'un timbre ; l'abus de l'échappement libre et des signaux avertisseurs est interdit.

Les cycles restent soumis, à très peu de chose près, au régime des arrêtés de 1896. Les articles 40 à 46 se bornent à en reproduire les dispositions, très légèrement améliorées ; quelques prescriptions trop sévères ont été supprimées.

Il est curieux de rapprocher l'article 56 du projet nouveau de l'article 16 du décret du 28 août 1808. Ce dernier est ainsi conçu : Art. 16 : « Les rouliers, voituriers et charretiers seront tenus de céder la moitié du pavé aux voitures de voyageurs à peine de 25 francs d'amende et du double en cas de récidive, sans préjudice des peines personnelles portées aux règlements de police. Les conducteurs de

diligences et postillons sont autorisés à faire, en cas de contravention, leur déclaration à l'officier de police à leur arrivée, en faisant connaître le nom du roulier ou voiturier d'après sa plaque et notre Procureur Impérial sur l'envoi de ce procès-verbal sera tenu de poursuivre le roulier ou voiturier. »

Et en 1913, la Commission du Code de la Route reprend : Art. 56 : « Lorsque, contrairement à l'article 15 du présent règlement, un roulier ou conducteur de voiture, de bêtes de trait, de bât ou de selle, ou d'animal domestique n'aura pas cédé la moitié de la chaussée à une voiture publique attelée, ou à moteur mécanique, le conducteur qui aurait à se plaindre de cette contravention devra en faire la déclaration à l'officier de police du lieu le plus rapproché en faisant connaître le nom du récalcitrant.

« Les procès-verbaux de contravention seront sur le champ transmis au procureur de la République en vue des poursuites à exercer. »

L'Histoire est un perpétuel recommencement ! Cet article 56 restera le plus souvent inappliqué, au moins pour quelques années ; il contient cependant la trace d'une reprise de la tradition ancienne, du retour à l'idée de la réglementation de la circulation basée sur la différenciation ; il établit la prééminence de l'automobile, mode supérieur de locomotion devant lequel les autres usagers de la route doivent céder le pas. Une semblable conception est beaucoup plus scientifique qu'égalitaire.

L'âge des conducteurs de voitures publiques est abaissé à 16 ans. On a négligé l'occasion d'imposer quelques conditions d'aptitude physique cependant fort utiles. Dans l'état de la législation actuelle, aucune condition de ce

genre n'est requise et la conduite d'une grosse voiture peut être confiée à un individu atteint de myopie, de surdité, de troubles cardiaques, d'épilepsie et surtout d'alcoolisme.

Les Chambres doivent être saisies d'une proposition en ce sens.

Dans son ensemble, le projet du Code de la Route présenté par la Commission ministérielle apparaît donc comme très intéressant et son adoption réaliserait dans notre législation un progrès absolument incontestable. Presque toutes ses dispositions doivent être approuvées presque sans réserve, néanmoins le système de limitation que l'on se propose de ressusciter contre les poids lourds automobiles nous semble inacceptable en présence des résultats historiques de ce genre de réglementation. De même, l'adoption de la conduite à gauche nous paraît insuffisamment motivée. Nous ne voyons point d'ailleurs quel motif pourrait être assez puissant pour déterminer les Pouvoirs publics à l'adoption d'une mesure aussi révolutionnaire et dont la conséquence fatale serait de provoquer, tout au moins au début de son application, une véritable série de catastrophes.

Vu :

Le Président de la Thèse,
H. BERTHÉLEMY.

Vu :

Le Doyen,
F. LARNAUDE.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne)
